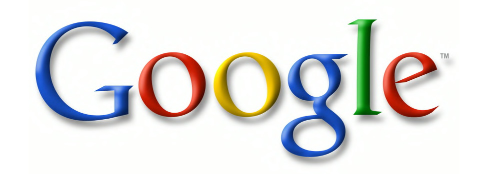


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

F
3077
.7
R4



Digitized by Google



BANCROFT
LIBRARY

THE LIBRARY
OF
THE UNIVERSITY
OF CALIFORNIA

Bancroft Library
University of California
WITHDRAWN



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

1
9·bd

10 c/

RESEÑA HISTÓRICA
DEL
FERROCARRIL
ENTRE
SANTIAGO I VALPARAISO,
ACOMPAÑADA DE
CUATRO VISTAS FOTOGRAFICAS,
DE UN
Plano de la línea, biografía i retrato del contratista
D. ENRIQUE MEIGGS,

POR R. R. J.

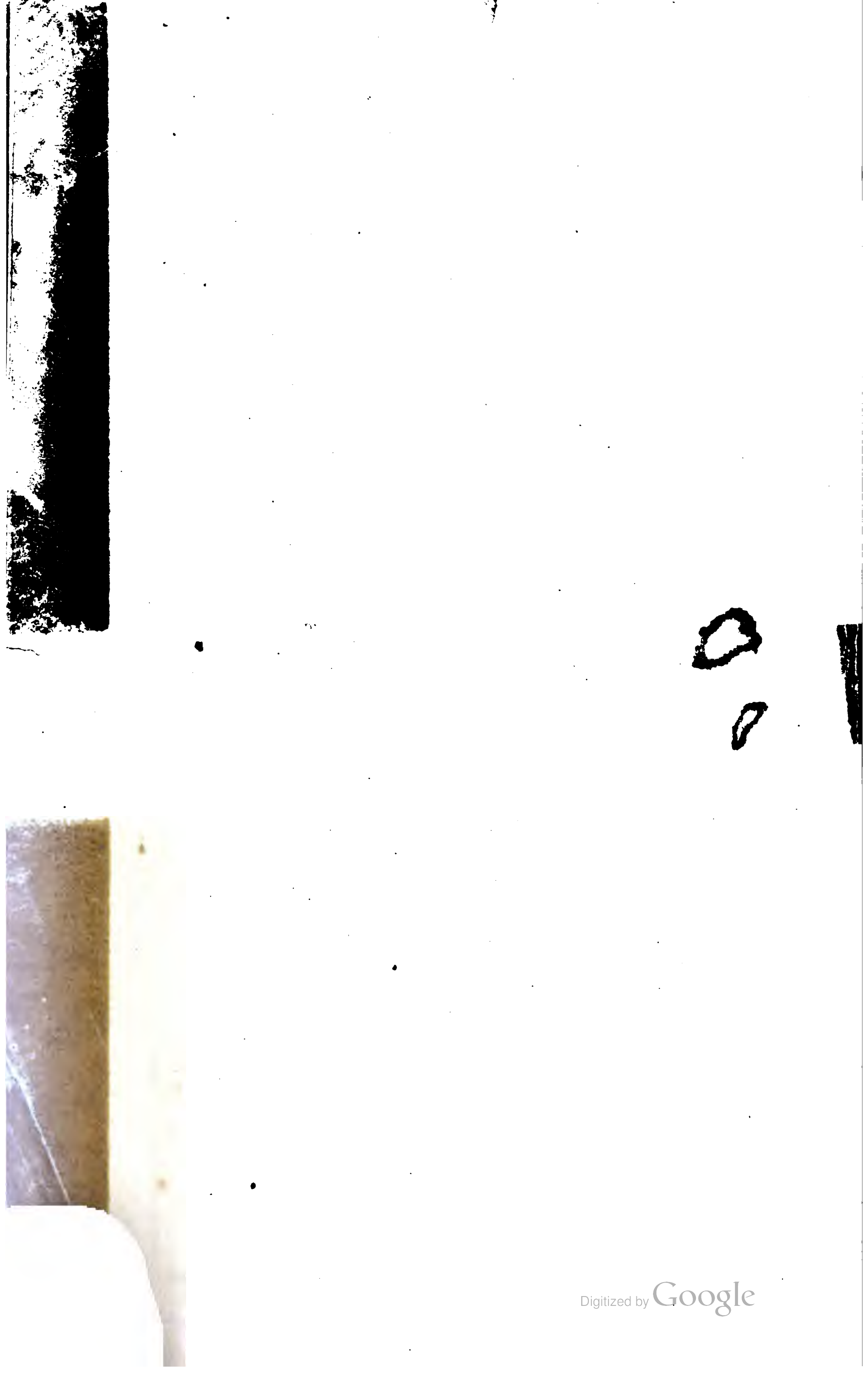


SANTIAGO.
IMPRENTA DEL FERROCARRIL, CALLE DE LA BANDERA, N. 39.

1863.

PRECIO: 2 Ps.

Digitized by Google



Digitized by Google

RESEÑA HISTORICA

DEL

FERROCARRIL

ENTRE

SANTIAGO I VALPARAISO.

Digitized by Google

Digitized by Google

RESEÑA HISTÓRICA

DEL

FERROCARRIL

ENTRE

SANTIAGO I VALPARAISO,

ACOMPAÑADA DE

CUATRO VISTAS FOTOGRAFICAS

DE UN

Plano de la línéa, biografía i retrato del contratista

D. ENRIQUE MEIGGS,

POR R. R. J.



SANTIAGO.
IMPRENTA DEL FERROCARRIL, CALLE DE LA BANDERA, N. 39.

1863.

Digitized by Google

PRESERVATION
COPY ADDED
ORIGINAL TO BE
RETAINED

JAN 8 1993

F3077
.7
R4

Digitized by Google

62529

Bancroft Library
University of California
WITHDRAWN

Dedicatoria.

A todos los hombres de buena voluntad que con su intelijencia, con su patriotismo, con sus capitales, con su fé, con su ciencia o con su brazo han contribuido a elevar el gran monumento de Chile, a esos dedicamos el presente trabajo. El es la historia de la constancia de unos, de la ciencia de otros, de la audacia de muchos, del jénio de uno, del trabajo de todos. En pocas pájinas está encerrado todo ese inmenso esfuerzo; pero es que en ellas no se encuentra el detalle de ese esfuerzo que solo la imajinacion es capaz de abarcar, que solo el patriotismo es capaz de aplaudir como merece, i ante el cual callamos i admiramos!

Digitized by Google

ADVERTENCIA.

En el presente trabajo nos hemos propuesto solo bosquejar la historia del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso principalmente en la parte relativa al desarrollo del pensamiento que precedió a su construccion i al que fueron tomando los trabajos desde que se iniciaron hasta su fin. Por este motivo i en obsequio de la brevedad de la narracion, hemos dejado a un lado varias cuestiones, incidentes i pormenores que han estado fuera de nuestro propósito.

Digitized by Google

ERRATAS NOTABLES.

Pájs.	lineas.	Dice:	Lease:
Carátula	9	línéa	línea.
18	17 i 18	benéfico,	benéfico
23	19	Maipo	Maipo,
24	22	súnero	número
26	13 i 14	se consideran lo bastante al interes del público etc.	no se considerara lo bastante el interes público etc.
35	22	Chabuco	Chacabuco
38	19	pendien	pendiente
43	18	ampresa	empresa
45	16	por ciento Que	por ciento. Que
47	30	alhagadora	halagadora
48	8	José	Josué
54	30	tunel	túnel
55	7	trasada	trazada
56	3	1852	1853
61	12	nomas	no mas

Digitized by Google

Digitized by Google

RESEÑA HISTÓRICA

DEL

FERROCARRIL

ENTRE

SANTIAGO I VALPARAISO.



Chile ha celebrado en los dias del aniversario de su gloriosa independencia, la inauguracion de una de las obras mas grandiosas i colosales, que durante algunos años ha producido una jeneral espectativa. La conclusion del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso debe considerarse como uno de los grandes triunfos que la ciencia i el heroismo han logrado alcanzar en nuestros dias.—Esa obra, que años atras era un sueño, una ilusion, viene a probarnos hoi que nada hai imposible para un pueblo, cuyas tendencias hácia el progreso, vienen desarrollándose a vapor desde el dia en que, disipada la nube que cegaba la inte-

Digitized by Google

lijencia, pudo gritar: "¡Soi libre; atrás la ignorancia, adelante el progreso!" El aniversario que hoi celebramos tiene por eso dos emblemas significativos: "Honor a los que nos dieron independencia; honor a la independencia que nos trae civilizacion!"

El ferrocarril entre Santiago i Valparaiso ha ocupado la atencion del pais entero desde el año 1842 en que se concibió tan sublime pensamiento. En veintiun años de ansiosas espectativas el pais ha vacilado muchas veces en que se concluyera por completo un monumento que para erijirlo se ha necesitado vencer dificultades insuperables; pero Chile ha tenido hombres que supieran engrandecerlo. A ellos se dirijirá la admiracion de sus contemporáneos i la gratitud de la posteridad a quien se legan tan importantes adelantos. ¡Loor a todos los que han iniciado i llevado a cabo esa obra de Jigantes!

Pasamos ahora a hacer una narracion, aunque breve, de la historia del ferrocarril de que nos ocupamos, desde la iniciacion del pensamiento, hasta hoi que corre veloz por los campos, venciendo las cimas de encumbradas montañas que separan a dos provincias hermanas i anunciando la armonía de sus mútuos intereses.

Digitized by Google

I.

Cábele la gloria de haber concebido el alto pensamiento de la construccion del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso al célebre injeniero norte-americano don Guillermo Weelwright, a quien no solo Chile sino todas las naciones occidentales del continente Sud-Americano le son acreedoras de un voto imperecedero de gratitud por haber sido ademas el que hizo aparecer en las aguas del Pacífico los primeros vapores que tanto servicio han prestado a su desarrollo en la civilizacion i en el comercio. El señor Weelwright, dotado de un carácter emprendedor sin rival, ha empleado casi toda su vida i sus conocimientos en ser útil a todas las naciones. No ha ambicionado el lucro en sus empresas, sino que siempre ha mirado con afeccion a estas naciones jóvenes que han estado i están siempre, Chile sobre todo, dis-

Digitized by Google

puestas a acojer toda idea útil que pueda engrandecerlas. A Weelwright se le deben otras grandes concepciones para el porvenir de las naciones americanas i no estará quizá léjos el dia que ellas se realicen, como ha sucedido ya con algunas.

Las gruesas cadenas de montañas i la gran distancia que mantienen separada a la capital de Valparaiso, la primera ciudad litoral, el centro del comercio, en una palabra, el emporio de la República, han sido hasta ahora los poderosos obstáculos que se han opuesto a que sea mas íntima la unidad política, comercial i social de las dos provincias mas adelantadas. De todos los caminos que comunican unos con otros a nuestros pueblos, el mas importante, por lo que interesa al progreso del pais, el que ha demandado mas estudios, mas vijilancia i mas costos, ha sido el que hasta ahora ha comunicado a Santiago con Valparaiso. Las sumas que han costado al erario sus reparaciones desde tiempo inmemorial, son incalculables. Con todo eso podriamos decir que este camino se ha mostrado siempre rebelde a las facilidades del tráfico.

Las exijencias de una comunicacion breve para la satisfaccion inmediata de las necesidades de uno i otro pueblo, desde muchos años atras se hacia notar a medida que iban desarrollándose. El trasporte, particularmente de los productos de nuestra industria prin-

Digitized by Google

cipal, la agricultura, era algun tanto lento i costoso i se veian ellos anulados. Se notaba, pues, grandemente la necesidad de franquear las facilidades que a esta industria eran esenciales para su desarrollo i progreso sucesivo.

Tal situacion no era a nadie desconocida. El señor Weelwright, de paso entre nosotros, en 1842, concibió el pensamiento de emprender la construccion de un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso. Notaba perfectamente el obstáculo con que tropezaba la prosperidad mas rápida de los dos pueblos, i en consecuencia, de todo el pais; se le presentaba un vasto campo en donde estender los beneficios de su jenio emprendedor i no vaciló un momento. Se dirijió al Gobierno solicitando privilejio esclusivo para traernos, no ya el vapor de mar, sino el vapor de tierra, esto es, la unidad de civilizacion. Pero el Gobierno entónces, acojiendo con gusto el pensamiento, no se atrevió a resolverse, porque el pais no se encontraba en circunstancias de entrar por entónces en empresa tan jigantesca. Con todo, comprendió el impulso que una obra de esa especie daria al pais i se guardó para pensarla en mejores circunstancias i prestarla la proteccion debida.

Preocupado con sus vastas miras, Weelwright marchó a Europa, en busca de empresarios. Sus propósitos encontraron eco entre varios capitalistas de Inglaterra.

Digitized by Google

Poco despues el Gobierno de Chile, que ha prestado siempre una atencion preferente al mejoramiento de nuestras vías de comunicacion i sobre todo a la que une a la capital con Valparaiso, hizo ejecutar, segun entendemos, una delineacion nivelada entre esos dos puntos al injeniero i director jeneral de obras públicas don Hilarion Pullini, con el objeto de construir un ferrocarril. Este injeniero en seguida fué comisionado oficialmente para que se dirijiera a Europa i examinara, entre otros adelantos que pudieran introducirse en Chile, los mejores sistemas de caminos.

Weelwright por una parte i Pullini por otra, incitaron los ánimos de algunos capitalistas europeos, particularmente ingleses, i a este propósito uno de los periódicos importantes de Londres, *The Sun*, rejistraba en uno de sus números, a principios de 1845, un estenso i razonado artículo sobre los progresos de las nacientes repúblicas sud-americanas. Llamaba particularmente la atencion sobre Chile. Refiriéndose a la comision de Pullini, decia en uno de sus párrafos:

"Uno de los principales proyectos que tiene en vista (Chile) es el de establecer un ferrocarril desde el puerto de Valparaiso pasando por la ciudad de Quillota, la de San-Felipe de Aconcagua hasta Santiago, la capital. La distancia no será mas que de 44 leguas o de 135 millas que se andarán en

Digitized by Google

cinco horas, en lugar de las 24 o 30 que hoi se emplean por la vía ordinaria. Con este nuevo ferrocaril se abrirá una comunicacion mui pronta desde la mar hasta la capital i será este puerto el mas floreciente del Pacífico. Para efectuar este gran proyecto el mencionado injeniero (Pullini) ha ejecutado en virtud de órden oficial una delineacion nivelada para el ferrocarril en los puntos ya nombrados, i él no halla ninguna dificultad que pueda impedir su realizacion, porque una parte de la línea será faldeando la costa de la mar, i tomando la orilla del rio Aconcagua se evitarán los dos cerros, que se han considerado de un obstáculo insuperable, dando una vuelta. Los conocimientes científicos i la perseverancia de este injeniero han asegurado ahora la planteacion de esta importante empresa que será ventajosísima para aquel pais. Estamos informados que muchas personas respetables de Londres i Liverpool han hecho ofertas mui ventajosas para formar una compañía con el fin de realizar este importante proyecto bajo la proteccion de aquel Gobierno, la que sin duda será otorgada con todos los auxilios posibles, acordándole ademas las concesiones compatibles."

En efecto, a fines del mismo año, un conocido comerciante de Liverpool i Valparaiso, don Federico Boardman, llegó a Chile como representante del señor Weelwright, que se encontraba entónces en Londres, a so-

Digitized by Google

licitar, a su nombre, de nuestro Gobierno un privilejio esclusivo para la realizacion de su proyecto, sobre ciertas bases.

La importancia del proyecto i la revolucion social i económica que su realizacion estaba llamada a operar en el pais, movió todos los espíritus i particularmente los del mundo comercial. La agricultura, la industria nacional, deploraban por todas partes la escasez de medios de desenvolvimiento. El ferrocarril, pues, era ya una gran necesidad. La oportunidad era bella, i si el Gobierno anteriormente no habia podido prestarle una mediana proteccion, ahora ya por el aumento de las rentas públicas i por su bien sentada reputacion en el estranjero, podia fomentar de algun modo la asociacion de varios comerciantes de Londres i Liverpool que, encabezada por Weelwright, se habia formado para llevar a cabo la obra que necesitábamos. Weelwright trabajó incansable durante su permanencia en el viejo mundo, hasta lograr que su pensamiento fuera acojido con algun entusiasmo por grandes capitalistas empresarios de ferrocarriles en Inglaterra i Francia. La siguiente reproduccion del preámbulo de la solicitud que a su nombre presentó al Gobierno el señor Boardman, manifiesta el gran interes que tomó por la ejecucion de un pensamiento tan felizmente concebido. Dice:

«Desde que el señor Weelwright imajinó

Digitized by Google

el establecimiento de una navegacion por vapor en la costa del Pacífico, le ocupó tambien la idea de acelerar las comunicaciones entre Valparaiso i Santiago por medio de un ferrocarril; i con aquel teson propio de su infatigable espíritu de empresa, procuró adquirir cuantos datos pudieran facilitarle el conocimiento de la practicabilidad de un proyecto de tanta importancia.

«El resultado de sus indagaciones fué el convencimiento de que podrian allanarse las dificultades que ofrece el terreno a la realizacion del proyecto.

«Seguro de que era realizable, ocurrió en 42 al Supremo Gobierno pidiendo un privilejio esclusivo para acometer tan admirable empresa.

«El Gobierno lo tomó en consideracion con interes, se manifestó animado de los mejores deseos de protejerlo i la única oposicion, si oposicion puede llamarse, que encontró Weelwright, fué la duda, mui natural por cierto, de que pudieran llevarse a ejecucion sus miras.

«El señor Weelwright partió para Inglaterra, i no contento con haber tratado aquí sobre el negocio con el Supremo Gobierno, continuó desde allá llamando su atencion al proyecto por medio de varias comunicaciones que dirijió a los Ministros del despacho; sin perjuicio de las que tuvo tambien por es-

Digitized by Google

crito i verbalmente con el señor Rosales, ministro chileno en Francia.

«Animado de las mejores esperanzas tanto por el Supremo Gobierno como por el señor Rosales, empezó a tomar medidas eficaces para el establecimiento de su empresa; a este fin se puso en comunicacion con varios capitalistas i fundadores de empresas semejantes en Inglaterra i Francia, i por fruto de sus solicitudes se halla hoi en estado de presentar al Supremo Gobierno nombres de personas respetables que están prontas a la formacion de una compañía que lleve a debida ejecucion la construccion del camino de hierro entre Santiago i Valparaiso: estas personas son:—Sir John Easthope, John Moss, banquero de Liverpool, Gower Nephews i Ca., negociantes de Lóndres, C. Deraux i M. Wzielli, comerciante de Lóndres, Joseph Locke, Alison Cumberleg i Ca., negociantes de Lóndres i Valparaiso.»

El señor Boardman asociaba tambien su nombre con los de esos empresarios. Varios de esos sujetos figuraban entre los directores de las mas importantes empresas de ferrocarriles en Inglaterra i Francia.

«El señor Weelwright, continuaba el solicitante, de acuerdo con esos individuos se decidió a aprovecharse de la favorable disposicion en que ha encontrado para esa empresa al Gobierno de esta República i para acelerar cuanto sea posible su realizacion,

Digitized by Google

se ha resuelto por todos ellos remitir a la mayor brevedad a Chile un injeniero que debe llegar por momentos i que si el Gobierno lo tiene a bien procederá a examinar los rumbos por donde pueda dirijirse el ferrocarril i formar el presupuesto de su costo.»

A los pocos dias llegaron efectivamente de Inglaterra el injeniero Mr. Barton i su asistente Carter, comisionados por la empresa, para buscar i fijar el derrotero del camino proyetado.

Las principales bases bajo las cuales se solicitaba el privilejio eran, que él debia durar 90 años con esclusion de otros; el Gobierno aseguraría a la compañía el interes anual de un 5 p.% sobre el capital invertido en la empresa a contar desde el dia en que se pusiera en plena operacion el camino, i diez i ocho meses despues de obtenida la sancion del Congreso, seria el privilejio obligatorio para la compañía, o cesaría a los diez años en caso de no haberse concluido la obra en ese tiempo. Las garantías que los capitalistas ingleses exijian eran, pues, bien amplias, i el Gobierno no se encontraba en circunstancias de prestar su proteccion bajo bases tan onerosas a la nacion. Quiso conciliar tanto los intereses de esta última como los de la compañía, i se dió tiempo para meditar empresa tan arrogante.

Poco despues de la solicitud del señor Boardman, se presentó tambien don Hilarion

Digitized by Google

Pullini, como injeniero encargado por otra compañía, solicitando privilejio para realizar la misma empresa. No ofreciendo sin duda esta solicitud ventajas mayores que la primera, o al ménos mas probabilidades de buen éxito, el Gobierno contrajo especialmente su atencion a la del señor Boardman.

El señor Weelwright llegó a Chile a fines de 1846, procedente del Perú, en donde dejaba pendiente otra solicitud pidiendo privilejio para la construccion de una obra semejante entre Lima i Callao. En 15 de diciembre, firmó un proyecto de contrata en que se obligaba él o la compañía que lo representase, a principiar la construccion del camino diez i ocho meses despues de otorgado el privilejio; pero en el caso de haber una compañía o de reunirse el capital para emprenderla. Las concesiones del Gobierno, entre otras, eran un privilejio esclusivo de 30 años, adjudicacion en propiedad graciosamente del terreno necesario para el camino i los edificios correspondientes; le aseguraba un 5 p % anual sobre el capital que se invirtiera en la obra por el término de 10 años contados desde el dia en que el camino estuviese en pleno i espedito uso; pero esta obligacion o responsabilidad se estendia únicamente al máximum de 6 millones i solo por la suma que faltare del producto del camino para el entero de los intereses, despues de deducidos los gastos de conservacion i re-

Digitized by Google

paracion; i vencidos los diez años de la garantía toda utilidad líquida se daria al Gobierno hasta cubrir la cantidad gastada en consecuencia de esa garantía.

En esta contrata el Gobierno se mostró algun tanto parco en las concesiones, atendiendo a que el señor Weelwright pidió en un principio 90 años de privilejio, i a pesar de que convenia en la notoria utilidad de semejante empresa, no le era dado concederlo por tan largo período sin mirar ántes por los intereses de la nacion. Universalmente se aceptaba como necesario el ferrocarril, pero se hacia notar en algunos cierta oposicion al proyecto de contrata, fundados en los compromisos que acarrearia al Estado. Preveíase ademas que esa oposicion se encontraria aun en el seno del Congreso, a cuya aprobacion iba a someterse.

Don Manuel Camilo Vial, Ministro del Interior en esa época, prestó una atencion preferente al proyecto, porque comprendia que, llevado a efecto, el pais entero entraria en posesion de un gran bien. El 4 de juniode 1847 sometió el proyecto a la aprobaciondel Congreso, en donde lo defendió con denuedo contra la oposicion que encontró de parte de dos señores senadores que lo objetaban, el uno por considerarlo compromitente a los intereses del Estado, i el otro por la decadencia futura de las demas provincias de la República, desde

Digitized by Google

que las beneficiadas iban a ser solo Santiago, Valparaiso i los pueblos intermedios. Las palabras del Ministro encontraron apoyo en el resto del Senado i la contrata fué aprobada por mayoría. A fines de julio del mismo año, pasó a la Cámara de Diputados, i su discusion fué llevada con mucha lentitud; pues a los dos años, en junio de 1849, se aprobó con cortas modificaciones. Este retardo puede atribuirse a la crísis financiera que, de pocos años atras, se venia sintiendo en Europa. El señor Weelwright, por estas circunstancias, cuando firmó la contrata consideró algo problemático su cumplimiento, por ser las concesiones mui poco ventajosas.

Con todo, su jénio de empresa tan benéfico, no desconfiaba i tenia la esperanza de que pasada la crísis se podria entrar en la especulacion ; pero en 1849 era ya algo violenta i lo improbable se convirtió en una imposibilidad desconsoladora para el pais. Se tenia, sin embargo, fundamento para creer que, pasada la crísis comercial europea, se pensaria en especular sobre América i particularmente sobre Chile, a causa de su crédito, i el Gobierno, deseoso mas que ninguno en la realizacion de la obra, habia establecido sus bases, i si el empresario no la llevaba a cabo esperaba que otro la tomaria a su cargo con las mismas condiciones.

El privilejio fué sancionado i promulgado en julio de 49, i el privilejiado esperaba una

Digitized by Google

época oportuna para aprovecharse de él i dar cima a obra de tan primera importancia para Chile, mediante algunas nuevas concesiones i facilidades por parte de la República. Miéntras tanto se ocupaba en la obra del ferrocarril que se construia ya de Copiapó a Tres-Puntas, del cual fué uno de sus mas activos promovedores.

Digitized by Google

II.

Corria el tiempo, i el Gobierno impaciente por el vivo interes que tenia en que el proyecto del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, cuya ejecucion era la mas bella esperanza del pais entero, no fuese a quedar como una ilusion halagadora del pasado, no perdia de vista al señor Weelwright, el jénio tutelar de los adelantos de Chile. En 1850, creyó conveniente llamarlo a fin de avenirse con él; i en efecto convinieron en que el señor Allan Campbell, ciudadano de Estados-Unidos, injeniero residente del ferrocarril de Copiapó, uno de los hombres mas hábiles en su profesion que ha visitado a Chile, se trasladase para hacer los estudios necesarios de la localidad i preparar los trabajos. De los fondos de caminos se destinaron 2,000 pesos mensuales para que ese injeniero practicara

Digitized by Google

el reconocimiento. El señor Campbell (a fines de ese año) se hizo cargo de su nueva comision habiendo convenido con el señor Weelwright, a nombre del Gobierno, en hacer dos reconocimientos, uno por la vía de Melipilla i otro por la de Quillota.

Desde que se concibió el pensamiento de la construccion del ferrocarril hasta la época de que nos ocupamos, se habian hecho varios reconocimientos por el injeniero Pullini, por Barton, que habia sido mandado por la empresa que encabezaba el señor Welwright i por algunos otros, en las vías por Quillota, por Melipilla i por las cuestas de Prado i Zapata; pero no tuvieron un resultado decisivo en la materia i sobre todo, no podia emprenderse muchos gastos en hacer un esmerado reconocimiento por no haber la seguridad de poder realizar la obra. Sin embargo, siempre prevalecia la opinion de que la mejor direccion seria por Quillota.

Acerca de los presupuestos de las cantidades que podrian invertirse, no habia tampoco mucha fijeza. Cuando el señor Weelwright hizo su proyecto de contrata, en 1847, el cálculo era poco mas o ménos de 12.000000 de pesos. El reconocimiento que practicaria el señor Campbell iba, pues, a ser decisivo.

En 15 de mayo de 1851, despues de un asiduo trabajo, este injeniero pasó al señor Weelwright un informe relativo al exámen

Digitized by Google



D. ENRIQUE MEIGGS

Contratista del Ferrocarril entre Santiago i Quillota.

Digitized by Google

Digitized by Google

hecho con el objeto de fijar un camino entre Santiago i Valparaiso.

«He llevado una línea, decia, por la vía de Concon, Quillota i el paso del Tabon i tengo mucho gusto en anunciar a Ud. que he encontrado una ruta mui practicable....»

"El largo total del camino entre Santiago i Valparaiso es de 110 millas.—Sigue el camino desde ésta hasta el punto de Concon, distancia de 10 millas, luego entrando al valle de Quillota i llegando a la cima de la cuesta del Tábon, una distancia de 45 millas. El Tabon es la parte del camino mas dificil i costosa; de la cima cayó la linea por vía Rungue, Tiltil i Polpaico hasta el llano de Colina i Santiago...."

"Desde la capital he llevado la línea hasta el rio Maipo distancia de 16 millas."

El presupuesto fijado por Campbell en este informe era de seis i medio a siete millones de pesos, construyéndose con esta cantidad un camino de primer órden. Calculaba que el tránsito se haria en cuatro o cinco horas.

En cuanto a la vía por Melipilla, esperaba investigarla pasado al invierno.

El señor Weelwright se apresuró a remitírselo al Gobierno, el cual, dados ya los antecedentes, creyó que el medio de dar impulso a la ejecucion de la obra era arbitrar los medios de levantar los fondos necesarios para llevarla a efecto. Se nombró en Santiago i Valparaiso comisiones de personas respeta-

Digitized by Google

bles para que arbitrasen esos medios. La de Santiago se componia de los señores don José Joaquin Perez, actual Presidente de la República, don Manuel Montt, don Pedro N. Mena, don José Vicente Sanchez, don Ramon Luis Irarrázabal, don Francisco Antonio Pinto, don Diego J. Benavente, don Antonio García Reyes, don Santiago Salas, don Diego Antonio Barros i don Samuel Green; la de Valparaiso de los señores Guillermo Weeler, don Josué Waddington, don J. Tomas Ramos, don José Cerveró, don Enrique Ward, don Anjel Castillo, don Miguel Santa-María, don Guillermo Lees, don Juan A. Vives, don Guillermo Muller i don S. R. Sanchez. Ambas comisiones informaron detalladamente al Gobierno. La de Valparaiso se decidió porque se hiciera la obra de cuenta del Estado con fondos nacionales, i la de Santiago por que se hiciera por una compañía, entrando el Gobierno con un núnero de acciones bastante considerable para dar ánimo a la empresa, i aun principiar la obra sino hubieran accionistas particulares. El Gobierno se decidió por este último partido, i aceptó con una que otra modificacion un proyecto de lei que la espresada comision acompañó a su informe, en el que se proponia, entre los medios de realizar la otra, el que se hiciese por la vía de Aconcagua: no abandonó por un momento un asunto de tanta importancia, i ya en posesion de datos suficientes, se apresuró a pre-
Digitized by Google

sentar al Congreso el proyecto, i el 8 de agosto de 1851 se discutia en el Senado. Los siguientes párrafos que copiamos del Mensaje que precedia al proyecto, manifiestan las miras del Gobierno por arribar a un pronto i satisfactorio resultado:

"La comision fijaba definitivamente la línea de Aconcagua i el Gobierno ha creido que, sin que el injeniero haya hecho los reconocimientos i estudios competentes sobre la línea, no era prudente que la lei lo fijase i que valia mas postergar la decision para cuando con datos mas seguros pudiese compararse el costo, la posibilidad de ejecucion, las ventajas de una i otra línea i el mayor o menor apoyo que puedan prestarle los particulares.

"Aunque no se ha llegado todavía a una apreciacion definitiva de las ventajas e inconvenientes que comparativamente presentan las dos líneas por que podria llevarse el camino, los datos adquiridos hasta aquí inclinan a creer que deberá acaso preferirse la vía de Aconcagua. Dando este rumbo al ferrocarril, se conseguirá entre otros resultados inmediatos i favorables a la empresa que se encargue de ejecutarlo, el de fomentar eficazmente el comercio de tránsito en las provincias trasandinas.

"La enajenabilidad de las acciones que el Gobierno tome, ha parecido necesario establecerla en la lei. Se ha creido por algunos que debia ser obligatoria i no voluntaria co-

Digitized by Google

mo lo establece el proyecto: pero en una empresa tan nueva i desconocida no es prudente ligarse de una manera irrevocable, puesto que sirviendo esta lei de base a una asociacion no seria despues posible alterar esta disposicion por conveniente i necesaria que fuese. La intervencion del Gobierno puede que la haga necesaria la proteccion debida al público. El espíritu de especulacion suele a veces ser exajerado i el Gobierno que no especula, seria un contrapeso para evitar que por mayores ganancias de la compañia se consideran lo bastante al interes del público en las tarifas i demas arreglos relativos al ferrocarril.

"Se ha formado ya una conciencia tan jeneral sobre las ventajas de la obra a que se refiere el proyecto, que no hai necesidad de insistir en ello."

"Un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso no será solo provechoso por el rápido desarrollo que promete a nuestra industria i por las riquezas que, puede decirse, va a crear acercando nuestros valles mas productivos i feraces al puerto principal de nuestras costas. Si se considera este trabajo en sus resultados económicos por cálculos no exajerados, se debe admitir que los capitales que en él se inviertan producirán intereses que abonen esta empresa, aunque no se la considere sino como una especulacion en que se pueden invertir fondos de un modo lucrativo para los capitalistas."

Digitized by Google

Al cuerpo lejislativo no le eran desconocidas las circunstancias consignadas en las anteriores líneas i prestó toda su atencion i pronta aprobacion, con cortas modificaciones, al proyecto de lei que iba a servir de base para la construccion de la obra que ahora tenemos ya realizada. Esa lei, promulgada el 28 de agosto, es la siguiente:

Santiago agosto 28 *de* 1851.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i aprobado el siguiente proyecto de lei:

Art. 1.° Procédase a construir un camino ferrocarril entre la ciudad de Santiago i Valparaiso. La designacion de la línea por donde deba correr, se hará despues de reconocidas por injenieros las dos que se presentan como adoptables, teniendo en consideracion el costo, las ventajas i facilidades de ejecucion que cada una de ellas ofrezca, i el mayor o menor número de acciones que hubiere en favor de una u otras de dichas líneas.

Art. 2.° El Presidente de la República invitará a los habitantes del pais a formar una sociedad anómina que se encargue de poner los fondos i tomar a su cargo aquella empresa.

Art. 3.° Se autoriza al Presidente de la República para que tome en la compañia acciones hasta por cantidad de dos millones de pesos.

Art. 4.° Se le autoriza igualmente para levantar en el pais la cantidad espresada por empréstitos, abonando un interés que no esceda del ocho por ciento por ahora, debiendo ir recibiendo la espresada suma por partes, a medida que el curso de la obra lo requiera.

Art. 5.° La sociedad quedará establecida cuando se reunan suscriciones de particulares por valor de dos millones de pesos.

Art. 6.° En ningun caso el voto del Gobierno en las resoluciones de la compañia valdrá mas que la cuarta parte del que corresponda a las otros socios presentes al acuerdo, aun cuando haya contribuido con mayor suma proporcional de fondos. Las acciones del Gobierno quedarán en todo sujetas a las mismas leyes i reglamentos que las demas, sin que puedan ejercitar previlejios o escenciones fiscales. Podrán ser enajenadas por el Gobierno a sociedades o particulares, con tal que la enajenacion se haga con utilidad o sin pérdida.

Art. 7.° Se concede a la compañia el uso de todos los terrenos fiscales o municipales que sean necesarios para la formacion del camino i edificios de la empresa; como así mismo aquella parte de los ca-

Digitized by Google

minos públicos que el ferrocarril pueda atravesar o correr en su línea, con tal que esta ocupacion no perjudique al uso público de los espresados caminos.

Art. 8.° Se declaran libres de derechos de alcabala los terrenos particulares que la compañia adquiera para destinarlos al camino i oficinas necesarias, i de todo derecho fiscal i municipal a los coches, carros, máquinas, útiles, herramientas i materiales para la construccion del camino i sus edificios, i a las pastas i otros valores que se envien al estranjero para la compra de los mismos objetos.

Art. 9.° Se declaran de utilidad pública los terrenos de particulares que se necesiten para el ferrocarril i sus oficinas, debiendo pagar la sociedad su valor al precio de tasacion de peritos, sin consideracion a las ventajas que les da el camino.

Art. 10. El presidente de la República podrá dar principios a los trabajos del ferrocarril sin esperar la formacion de la sociedad de que habla el art. 2.° e invertir en esta forma los dos millones que queda autorizado a levantar.

Art. 11. En el caso que espresa el artículo anterior, el Presidente de la República nombrará una Junta para la direccion de los trabajos compuesta de dos miembros activos i cinco consejiles; cuyos emolumentos, atribuciones i modo de proceder, se le autoriza para determinar.

I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo: por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.—MANUEL BULNES.—*Antonio Varas.*

Con esta lei se habia dado el paso decisivo que aseguraba el alejamiento de meras probabilidades. El pais estaba ya preparado para vencer toda dificultad que se presentara, porque la obra era de una necesidad premiosa. I desde el momento en que su costo no era superior a los recursos del pais, ni presentaba su construccion las árduas dificultades de que anteriormente estaba revestida, un grave cargo se habria echado sobre sí, si se hubiera mostrado omiso. Pero, nó; toda nacion que quiere engrandecerse no deja que la oportunidad se aleje, i Chile se encontra-

Digitized by Google

ba en este caso. "El ferrocarril, decia el Ministro del Interior (señor Varas), en la Memoria de ese año, es una de aquellas obras de una utilidad incalculable que debe acometerse sin acobardarse por dificultades. Muchas habrá sin duda, sobre todo al principio, para levantar los fondos i para poner en planta la obra: las circunstancias obligarán a adoptar no el modo de ejecucion mas económico i fácil, sino el mas embarazoso talvez de dificultades de administracion, i apesar de todo debe marcharse de frente."

El Gobierno, pues, ofrecia por su parte la mas hermosa proteccion a la grande obra del porvenir, i el pais estaba pronto a secundarle. Pensábase inaugurar los trabajos el aniversario de 1851; pero desgraciadamente se suscitaron sérias turbulencias políticas que interrumpieron por un momento la tranquilidad pública juntamente con la idea favorita de la época.

Digitized by Google

Digitized by Google

III.

Mientras se arreglaban los modos de arbitrar los fondos para dar principio a la obra, el señor Campbell se ocupó en hacer un estudio detenido de las dos líneas que se presentaban para elejir la direccion del camino férreo. El informe presentado anteriormente por él i otro adicional que pasó en seguida para ilustrar los acuerdos de las comisiones, eran solo preliminares i trataban del asunto en términos jenerales. Se reservaba, pues, un informe circunstanciado para la época en que se pudiese acompañar mapas esplicatorios. Ese informe no tardó. El 1.° de enero de 1852 era presentado i se hacia en él una reseña completa del asunto i tan ámplia como correspondia a su grande importancia. El señor Campbell estudió las dos vias, la de Melipilla i la de Quillota, i en su informe, que es una obra que hace honor a

Digitized by Google

la ciencia, se manifiestan los profundos conocimientos que poseia en materia de ferrocarriles. El pais le es deudor de un grato recuerdo por ser a él a quien se debe en su mayor parte el trazado de la línea que se ha seguido.—He aquí como nos describe la topografía del terreno que reconoció:

«Mi primer deber era examinar personalmente el terreno que media entre las dos ciudades, i averiguar por los mejores datos axequibles i por mi propia observacion, si era efectivamente posible o no una línea de ferrocarril, i si lo era, en qué rumbo debia efectuarse el reconocimiento esperimental e instrumental. Bien sabido es que el terreno que ha de atravesarse abraza accidentes topográficos de la naturaleza mas estraordinaria i rara, i muchas personas versadas en la materia de ferrocarriles creian que la construccion de una línea que realizase el objeto propuesto era por lo ménos mui problemática.

«El presente camino sigue una línea bastante directa, pasando sobre tres distintas cadenas, que bien podrian llamarse montañas, si comparadas con las empinadas cumbres de la cordillera, que se alcanza a ver en el fondo, no pareciesen de moderada elevacion. El camino cruza estas cadenas en puntos mui bajos, comparados con las porciones adyacentes. La cima de la cuesta de Valparaiso está a 1400 piés sobre el mar; la de Zapata a 1900 pies, i la de Prado a 2400. A uno i otro lado del camino se levantan de las montañas elevados picos, que llegan a veces a una altura de 5000 a 7000 piés.

«La siguiente ojeada sobre los accidentes topográficos del terreno pondria a la vista las dificultades que es preciso vencer.

«La latitud de Valparaiso es............	33°,	01',	55"	sur
«Latitud de Santiago.....................	33,	26	22	sur
«Lonjitud..................................	70,	35,	45	oeste.

«Una línea aérea de Valparaiso a Santiago correria al sur 64° Este, i su lonjitud seria de cerca de 64 millas inglesas o 23 leguas españolas.

«Santiago está en un llano al pié de la cordillera, a una elevacion de 1800 piés sobre el Océano. Cerca del límite septentrional de la provincia de Santiago sale de los Andes la cadena central, que se estiende hácia el sur hasta que la corta el rio Maipo, pasado el cual recobra su altura i continúa hasta el Cachapoal.

«En esta rama central está la cuesta de Prado. Varias otras ca-

Digitized by Google

denas se desprenden de la línea central. Las dos mas importantes son la de Zapata i la de la costa, jeneralmente llamada cuesta de Valparaiso. Estos cerros, tan conocidos del viajero, parten de la cadena central muchas millas al norte del presente camino de Santiago, i continúan en direccion sur hasta dar con el mar o con el rio Maipo.

«Fuera de estos tres obstáculos prominentes hai una cadena ménos considerable de cerros que separa el llano de las Tablas del de Casa-Blanca. Esta cadena se divide en tres espolones que atravesando el camino, forman los tres portezuelos de Goyocalan, los Vazques i Ovalle. Sus cimas se elevan de 200 a 400 piés sobre las llanuras contiguas, i aunque el observador que los ve de paso los mira como colinas de poca elevacion, oponen con todo dificultades mui formidables a un ferrocarril.

«Entre estas cadenas yacen estensas llanuras mas o menos onduladas, pero que tienen todas una superficie bastante igual i uniforme. La primera, llamada de las Tablas, tiene como 1000 pies de elevacion sobre el Océano. La segunda, de Casablanca, tiene 800 piés sobre el mar, i es 1100 piés mas baja que la cuesta de Zapata. La tercera, de Puangue o Curacaví, situada entre las cadenas de Zapata i Prado, tiene 600 piés sobre el mar, 1300 pies ménos que la cadena de Zapata i 1800 piés ménos qne la de Prado. La cuarta llanura, la de Pudagüel, hácia el estero de este nombre, tiene 1400 piés sobre el mar, 1000 piés ménos que la cuesta de Prado. Son cruzadas estas llanuras por pequeños esteros, que en ciertas estaciones se derraman en grandes avenidas, pero pueden fácilmente pasarse en puentes de moderada lonjitud i altura.

«Es de la mayor evidencia que un ferrocarril entre Valparaiso i Santiago, en línea recta o que se aproxime a ella, solo podrá efectuarse (aun suponiendo que la escarpada subida de la costa pudiese vencerse por medio de planos inclinados) por dos largos socabones o galerías (tunnels), horadando las cadenas de Zapata i Prado, i por otros mas cortos en la cadena que divide a Casablanca de las Tablas. la Lonjitud de todos los socabones que serian menester aun con rápidas gradaciones, alcanzaría a varias millas, lo que por supuesto hace impracticable semejante línea i obliga a recurrir a un rodeo al norte o sur de la línea aérea.

«Al principio se dirjió naturalmente mi atencion a la ruta por Melipilla, que es el rodeo del sur, que habia sido reconocida por injenieros prácticos el año de 1846, cuando se discutía este proyecto. Se me comunicaron por Mr. Wheelwright las notas de este reconocimiento i con su auxilio me fué posible trazar en términos jenerales el rumbo que se habia seguido.

"Como el reconocimiento a que me refiero principió a una elevacion de 967 piés i a cosa de 3 millas de distancia del mar, mis primeras investigaciones se redujeron a la cuestion de unir este punto con el alta marea, porque de lograrlo pendia el buen suceso de la ruta de Melipilla. Conviene con todo añadir que fuera de los obstá-

Digitized by Google

culos que se encantraban en Valparaiso, las nivelaciones orijinales del terreno entre Quebrada-Verde (punto inicial) i Melipilla, presentan un perfil de tan rechazador aspecto que, si no es susceptible de correcciones que lo mejoren mucho, es imposible dejar de mirar esta línea como impracticable, aun dejando a un lado la cuestion de vencer la subida de Valparaiso.

"Afortunadamente para el buen suceso de esta grande empresa, quedaba otra ruta que examinar, el rodeo del Norte por el valle de Quillota; i a esta línea se dirijieron entónces mis esfuerzos.

"Sabíase que en esta ruta existian dos puntos de gran dificultad; primero, la línea de Valparaiso al valle de Quillota en Concon, i segundo, el tránsito de la gran cadena central, ántes referida, que divide las aguas de Quillota de las del valle de Santiago. Superadas estas dificultades, estaba ejecutado el proyecto en cuanto es del resorte del injeniero.

"El primer punto envuelve la locacion de una línea practicable por una costa de singular aspereza, calada por numerosas ensenadas, i limitada por altas proyecciones de roca, contra las cuales se estrellan en ciertas estaciones las olas con gran violencia. Esta era, pues, una mera cuestion de gasto, que dependia en gran manera de las curvas que se introdujesen, i tambien de permanencia i seguridad para el camino, por cuanto la gradacion presenta un perfecto nivel.

"El segundo punto, que es el del tránsito por la cerrania de Chacabuco, ademas de la cuestion del costo en socabones o cortes profundos, abrazaba la no ménos importante de las gradaciones, que envolvia el problema de si en todo él pudiera abrirse una línea practicable para máquinas locomotivas, o si seria necesario emplear planos inclinados con potencia estacionaria (with stationary power); recurso a que no debe apelarse sino en la última estremidad.

"Habiendo decidido que la línea de la costa era practicable, se hizo a la lijera un reconocimiento del valle de Quillota, desde Concon hasta San-Felipe, con la mira de que el camino atravesase aquella ciudad o sus cercanías, i pasase la cadena central en la cuesta de Chacabuco, que se presentaba como uno de sus pasos mas bajos. Habiéndose hallado que la elevacion de esta cuesta era de 3,300 piés sobre el Océano i de 1,000 piés a lo ménos sobre el llano que está a su falda, resultaba que el tránnito por aquel punto era una cosa en que absólutamente no debia pensarse, sin una estension de forados o socavones enteramente inadmisible.

"La próxima depresion que se examinó fué la de Tabon. Felizmente resultó que su cima era mucho mas baja que la de Chacabuco, elevándose solo a 2660 pies sobre el Océano; i estando mas cerca de Santiago, una línea que pasase en esta direccion seria muchas millas mas corta que por San Felipe.

"La lonjitud de la ruta de Quillota por Tabon es de 110 millas. Si fuese posible una línea por San-Felipe i Chabuco, su lonjitud no bajaría probablemente de 150 millas.

Digitized by Google

"Como las cuestas de Chacabuco i Tabon están mui al Norte de la línea recta entre Valparaiso i Santiago i ocasionan por consiguiente un aumento considerable de distancia, vino a ser un objeto de grande importancia el encontrar, si era posible algun paso practicable mas al Sur, pero mas arriba del punto en que la cerranía de Zapata se desprende de la cadena principal, de modo que toda la dificultad se concentrase i se superase en un solo punto.

"La bien conocida cuesta de la Dormida atrajo luego mi atencion. Este desfiladero está como a 12 millas al sur de Tabon, i si por aquí fuese practicable una ruta, su lonjitud no excederia de 90 millas, que sería poco mas que la del presente camino de Santiago, i 20 millas mas corta que la que se ha trazado por Tabon. Pero fué preciso abandonar toda esperanza en esta direccion, cuando se averiguó que la cima se elevaba a 4300 pies sobre el nivel del mar. Se necesitaría un túnel o socabon de 4 millas de largo i que pasase a 2000 piés debajo de la cresta de la montaña.

"Existe otra depresion entre la Dormida i Tabon: llámase Vichucalen; su altura es de 1300 piés; pero es totalmente imposible acercarse a ella por cualquiera de los dos lados.

"Que el paso de Tabon es el mas bajo de la cadena central entre las cuestas de Chabuco i Prado, es el resultado de mis propias observaciones, apoyado por el testimonio de M. Pissis, cuyo íntimo conocimiento de esta rejion da gran peso a sus aserciones. Me valgo de esta ocasion para reconocerme deudor a este caballero de muchas noticias preciosas, que he sacado de lo que verbalmente me ha dicho, de la inspeccion de su mapa topográfico de la provincia de Santiago, i posteriormente de la lectura de su Memoria.

"Se ve, pues, que la ruta de Quillota pasa por una sola cerranía en su curso de Valparaiso a Santiago, miéntras el camino actual pasa por cuatro diferentes. La ruta de Melipilla, segun el reconocimiento hecho por injenieros en 1846, atraviesa tres cerranías: primero la de Valparaiso; segundo, la cadena que separa a las Tablas de Casablanca, i tercero, la rama de Zapata en el paso de Ibacache. Se evitaba la cuarta cerranía, que es la de Prado, rodeando la punta austral de la montaña en el valle de Maipo.

"He hecho recientemente un reconocimiento de la ruta de Melipilla entre Valparaiso i San-José que abraza todos los obstáculos de esta línea. Es probable que el anterior reconocimiento se hizo jeneralmente en la direccion que convenia, aunque no sería difícil que cupiesen algunas lijeras modificaciones i mejoras. Pero el paso de las tres cerranías arriba dichas es inevitable, i por tanto se concederá sin dificultad que el rodeo del Norte tiene la ventaja de atravesar una sola cadena de montañas.

"Mi reconocimiento de la ruta de Quillota me hizo creer que era posible un ferrocarril, aunque erizado de dificultades, i que considerando los vastos intereses que envuelve, valia la pena de una esploracion instrumental, por cuyo medio se resolveria la cuestion con indu-

Digitized by Google

bitables pruebas, i una demostracion absoluta reemplazaria las conjeturas. Debe tenerse presente que no habia mapas por donde averiguar alturas i distancias. Las elevaciones de los varios pasos se obtuvieron orijinalmente por observaciones barométricas i las distancias se computaron tan próximamente como era posible.

"El punto de dificultad real era la subida del valle de Quillota a la cima de Tabon. Mis primeras observaciones me indujeron a creer que podia vencerse mediante una gradacion para locomotores como la adoptada en distritos montuosos de los Estados-Unidos, aunque de considerable costo por lo escarpado de las cuestas en que debe colocarse la línea. El resultado verificó mi primera opinion, i tan favorablemente como pudo esperarse.

Despues de esto, el señor Campbell continúa dando una descripcion circunstanciada de las rutas sometidas a un exámen instrumental. Por lo que toca a la línea por Melipilla, se nos perdonará, por lo reducido de este trabajo, que no nos ocupemos en diseñar la ruta estudiada por Campbell: bástenos solo reproducir estas palabras espresadas en su informe:—"No se ha tratado de hacer ningun presupuesto del costo de la ruta de Melipilla. Observaré con todo, que ascenderia a una suma capaz de espantar a sus mas decididos sostenedores."

Por la descripcion topográfica que acabamos de reproducir, se nota claramente que el rumbo decisivo que debia seguirse era por Quillota. Nos ocuparémos, pues, brevemente en diseñar esta ruta.

El reconocimiento empezó a orillas del mar, cerca del estero de la estremidad del Almendral, tomándose allí por gradacion 13 piés sobre la alta marea ordinaria i cerca de 3 piés sobre la playa. De allí se seguia la

Digitized by Google

línea hasta el punto preminente llamado Punta-Gruesa, distante dos millas de Valparaiso. Como al derredor de ese promontorio se consideraba imposible conducir el camino con una curva del radio mínimum, a no ser colocándola en el mar a una distancia considerable, no habia mas alternativa que un túnel de 460 piés de largo. Pasado el túnel continuaba por la playa hasta acercarse a un punto prominente que se avanza al océano por el sur de la Viña del Mar, i seguia por la playa arenosa de este lugar, tomando la direccion por la playa de las Salinas, la de Reñaca i Concon. Desde este punto entraba hasta alcanzar al nivel del valle del rio Quillota o Aconcagua cerca de su ribera meridional i seguia atravesando este valle hasta cruzar el mencionado rio hácia el paso de don Luis Borgoño, como una milla mas abajo de la boca del rio Limache. Tomando el lado setentrional del valle pasaba cerca de la aldea de Colma i continuaba hasta Tabolango, en donde perdida la corriente principal del rio, se ofrecia el valle de Rauten, por donde debia pasar. Saliendo la línea de las casas de este lugar, se encontraba directamente con el rio Quillota i atravesándolo se llegaria a la ciudad de ese nombre, tomando su lado occidental.

La distancia de Valparaiso a Quillota por esa línea proyectada era de 30 millas inglesas,

Digitized by Google

estando la playa de la última ciudad a 450 piés de elevacion sobre el océano.

Ahora para tomar la direccion a Santiago, de Quillota en adelante seguia la línea por el terreno llano del valle entre Callelarga i el rio, en una distancia de 9 millas al fin de las cuales el rio tuerce repentinamente hácia el Este. En este punto llegaba la línea a su posicion mas setentrional, que es a 17 millas al norte de Valparaiso. Cruzando otra vez el rio, la línea seguia su carrera por cerca de Torrejon i Romeral; en este último punto debia cruzar de nuevo el rio, i por última vez. Pasado el lado oriental o de Ocoa. Tomando en seguida el rio Llai-Llai, tributario del Quillota, tocaba en el pueblecillo de Llai-Llai hasta llegar a la falda de la pendien cuesta del Tabon.

En el Tabon estaban las mayores dificultades que vencer para trepar sus cimas. El señor Campbell despues de un prolijo estudio logró encontrar una ruta favorable por ese lugar en que parece que la naturaleza le acumulaba los mayores obstáculos. Lo que se necesitaba vencer consistia en que la gradacion fuera suave i acomodada a máquinas locomotivas, i el señor Campbell por las laderas del cerro i desenvolviendo una línea por su falda serpentina, logró superar el formidable obstáculo. Proyectó para efectuar esta ruta tan difícil, dos túneles, uno en la quebrada de los Loros, de 650 piés de lonji-

Digitized by Google

tud i el segundo, en el mismo cerro del Tabon, de 1,200 piés, i cuatro puentes de gran costo. La línea llegaba a su mayor altura, 2,659 piés sobre el nivel del mar, en la cumbre de Tabon, en Montenegro, i de aquí venia ya de bajada. En el Tabon la línea hacia su inflexion hácia Santiago bajando por el valle de Lampa, i abriendo un túnel de 400 piés, en un espolon. Seguia por Tiltil, Polpaico, cuesta de Batuco, Colina i Renca hasta llegar a la capital. La línea se estendia desde Valparaiso hasta este último punto en una lonjitud de 110 millas inglesas. El señor Campbell siguiendo el pensamiento de aquella época, que era prolongar el camino hasta la ribera setentrional del rio Maipo, continuó su estudio hasta ese lugar.

Este es el derrotero que ofrecia bastante detallado el injeniero, i se proponia hacer en él algunas rectificaciones dado caso que se llevase a efecto la obra. El presupuesto que fijaba en definitiva era 7.150,000 pesos. Por lo tocante al tiempo de la conclusion de la vía eran 5 años, pero contando con los recursos necesarios.

Digitized by Google

Digitized by Google

IV.

Restablecida la paz interior de la República, que los sucesos políticos de 1851 habian alterado, el comercio de Valparaiso comprendió que era llegado el momento de abandonar la espectativa en que tantos años se habian corrido, sin que ni una vez se pensara en dar el soplo de vida a la obra de que dependia su futuro desarrollo i enriquecimiento. El ferrocarril de Copiapó a Tres-Puntas, el primero que se construia en Chile, estaba ya terminado. Pensado mucho despues que el de Santiago a Valparaiso, i realizado ántes que éste colocara su primera piedra, no podia ménos que picar el amor propio de los que se interesaban en el desarrollo de estas dos provincias. El injeniero en-

Digitized by Google

cargado del estudio de la línea, habia presentado un informe satisfactorio; la terminacion de la de Copiapó daba oportunidad de contratar hábiles injenieros que acaban de dar pruebas inéquivocas de su intelijencia i a quienes la falta de ocupacion iba a obligar a retirarse del pais. Así no habia tiempo que perder. El comercio de Valparaiso se entusiasmó i se decidió a prestar todo el apoyo de sus luces i patriotismo a la realizacion del proyecto.

El 10 de enero de 1852 una solicitud firmada por mas de setenta representantes de las casas de comercio mas respetables de Valparaiso, era presentada al Intendente, vice-almirante Blanco Encalada. Deciase en ella:

"Los abajo firmados suplican a US. se sirva convocar a una reunion jeneral del comercio i vecindario de Valparaiso para cuando US. lo tenga por conveniente, con el objeto de tratar del asunto del ferrocarril que debe unir éste i la capital de la República i sujerir al Supremo Gobierno la importancia de llevar a cabo con la brevedad posible, esa grandiosa obra en las que están cifradas el bienestar i prosperidad del pais, indicando al mismo tiempo las facilidades que se hallan al alcance del Gobierno para levantar los fondos necesarios para emprenderla. Se suplica a US. se sirva presidir la Junta.»

El Intendente se apresuró gustoso a acce-

Digitized by Google

der a lo que se pedia, i convocó para el dia 13 del mismo mes, a las 3 de la tarde, a todas las personas que quisieran contribuir con sus luces a las miras de los peticionarios. Se señaló para la reunion la sala del Consulado.

Como era natural, ninguna persona que abrigara en su corazon una gota de patriotismo dejó de apresurarse a ocupar un asiento en la junta. He aquí como daba cuenta el *Mercurio*, al dia siguiente, del resultado bien lisonjero de la reunion :

"Luego que los concurrentes hubieron ocupado sus asientos, el almirante Blanco, tomando la palabra reasumió en un discurso corto pero razonado el objeto de la reunion; rindió un justo homenaje al espíritu patriótico de los asistentes i concluyó, poco mas o ménos, con estas notables espresiones:

"Señores, la ampresa del ferrocarril en estas circunstancias, es a " mi modo de ver, no solo una medida de alto interes material para " el pais, sino tambien aconsejada por una sana política; dando ocu- " pacion al pueblo, entretenimiento útil a las imajinaciones exaltadas " i abriendo una marcha franca en el sentido de las mejoras, habré- " mos conseguido aniquilar una vez ese espíritu anárquico que no " ha mucho amenazaba consumirnos."

"Luego que hubo concluido su discurso, dirijiéndose a los concurrentes les insinuó que podian emitir libremente sus opiniones i presentar las ideas que hubiesen concebido relativamente al objeto de la reunion.

"El señor Cerveró pidió entónces a S. S. leer un proyecto de acta con la cual creia oportuno dirijirse al Supremo Gobierno. El señor Cerveró lee :

"El comercio i vecindario de Valparaiso reunidos en junta jeneral " en el salon del Consulado, presidida por el señor don Manuel Blan- " co Encalada, Intendente de la provincia, etc., etc., con el objeto " de tratar del proyecto de un ferrocarril que debe unir este puerto " a la capital de la República. Considerando :

"1.° Que la pacificacion de la República, momentáneamente in- " terrumpida, está en vísperas de realizarse, i que existiendo en el " seno del pais todos los elementos de riqueza, no falta mas que su " desarrollo para asegurar a la nacion un porvenir de prosperidad i

" progreso bajo el sabio e ilustrado gobierno del actual Presidente
" de la República.

"2.° Que entre las empresas públicas que mas llaman la aten-
" cion en el dia, la del ferrocarril entre este puerto i la capital, es de
" suma importancia para la ventura i bienestar del pais.

"3.° Que hecho el reconocimiento del camino por el distinguido
" injeniero don Allan Campbell i levantado planos prolijos de él, ha
" demostrado en un informe lucido i completo, ya elevado al Supre-
" mo Gobierno, que no solo es mui practicable la obra, sino que no
" presenta dificultades superiores a las que ya se han vencido en otros
" paises.

"4.° Que segun los cálculos del mismo señor Campbell, fundados
" en la esperiencia i comparados en el costo de semejantes obras en
" Norte-América, i la que acaba de concluirse en Copiapó, el ferro-
" carril entre Valparaiso i Santiago podrá llevarse a cabo en cinco
" años con un espendio de 7.150,000 pesos.

"5.° Que el crédito de que Chile goza en el estranjero i que tan
" justamente merece por la escrupulosidad i puntualidad con que
" lleva todos sus compromisos, inspira la mayor confianza, que no
" habrá dificultad en levantar los fondos necesarios para emprender
" una obra como esta, que promete ser tan lucrativa, como lo de-
" muestra el injeniero en su bien fundado informe.

"6.° Que existiendo en el pais un excelente cuerpo de injenieros,
" que habiendo dado pruebas inequívocas de su capacidad e inteli-
" jencia en la construccion del ferrocarril de Copiapó i adquirido una
" esperiencia práctica de los recursos que presenta Chile para empre-
" sas de esta clase, conviene de todos modos asegurar sus servicios
" para la que se proyecta entre Valparaiso i Santiago.

"Por tanto,

"Acordamos unánimemente que se nombre una comision del seno
" de esta junta, que procederá a dirijirse inmediatamente a Santiago
" con el objeto de hacer presente al Supremo Gobierno la importancia
" de dar mano a la empresa de que se trata, con la brevedad posible,
" recabando de las actuales cámaras lejislativas las autorizaciones ne-
" cesarias para negociar un empréstito en el estranjero o donde
" mejor convenga a los intereses de la nacion, i hacer todos los de-
"mas arreglos que exije la pronta planteacion de una obra tan intere-
" sante al pais, a fin de que no se entorpezca por falta de amplios po-
" deres en el Ejecutivo.

"La comision se compondrá de los individuos siguientes:

Don Nicolas Albano.
„ Bernardo Salas.
„ Ricardo Heatley.

Don Guillermo Müller.
„ Jorje Lyon.
„ Enrique V. Ward,

" que sujerirá detalladamente al Supremo Gobierno i con el mas

Digitized by Google

"profundo respeto los medios de que podrá valerse para conseguir
"los fondos que se necesitan i la facilidad con que podrá obtenerlos
"si se toman oportunamente los pasos que exije el caso. Los que
"suscriben se comprometen desde luego a prestar sus mejores ser-
"vicios en obsequio de una empresa de tanto porvenir al pais.

"Valparaiso, enero 13 de 1852."

"Terminada la lectura, el mismo señor Cerveró hizo presente que, entre los arbitrios que pudieran tocarse por el Gobierno para realizar cómoda i equitativamente un empréstito a fin de poner en planta la obra del ferrocarril, los comerciantes no encontraban otro que ofreciese mayores facilidades que el de presentar en prenda a mas del buen crédito de la nacion chilena, la deuda nacional que acaba de reconocer el gobierno del Perú ; que por este medio se podria obtener no ya un empréstito al 7 u 8 por ciento como se calculaba sino tambien al 5 por ciento Que con los dos millones, cuyos intereses al 6 por ciento empiezan a correr en este año pudiera darse impulso grande al ferrocarril i hacerlo inmediatamente productivo ; que esta idea feliz habia sido inspirada por uno de los señores que debian pertenecer a la comision, quien daria al Gobierno todos los detalles i esplicaciones que fuesen necesarias.

"La simple anunciacion de esta idea cerró la puerta a toda discusion; en el concepto jeneral, la solucion de las dificultades, que en las circunstancias presentes podia tocar el Gobierno para la realizacion de un fuerte empréstito en Europa, estaba dada i creemos escusado decir que el plan obtuvo una absoluta aprobacion."

La comision se puso en marcha a Santiago pocos dias despues i se presentó al Presidente de la República, poniendo en sus manos la solicitud del comercio de nuestro primer puerto. El majistrado aceptó complaciente las oportunas indicaciones de los solicitantes i prometió apoyar sus elevadas pretensiones, que eran las de todo el pais. Hizo convocar el Congreso a sesiones estraordinarias, para someterle un proyecto de lei en que pedia se le autorizara enajenar la deuda de 4 millones de pesos que reconocia el Perú a favor de nuestra República. El arbitrio que se proponia, era pues, el ménos oneroso al

Digitized by Google

Estado; i sobre todo, despues que a consecuencia de los acontecimientos políticos, no podia fiarse mucho en los sobrantes que ofreciera el erario, ni tampoco en la contratacion con buen éxito el empréstito del 8 p. % autorizado en la lei de 28 de agosto del año anterior. El Congreso esta vez no anduvo mui solícito, i el proyecto quedó para las sesiones ordinarias.

El Presidente de la República se dirijió a Valparaiso, en febrero de ese año, i su principal atencion fué ajitar a toda costa la ejecucion dcl proyecto que debia ser uno de los mas grandes lauros de su administracion. Tuvo contínuas entrevistas con los capitalistas mas acreditados i que jiraban enormes sumas: ellos eran, los señores don Matias Cousiño, Josué Waddigthon, Francisco I. de Ossa, Ramon Subercasseaux i Anjel C. Gallo que representaba los intereses de su señora madre doña Candelaria Goyenechea. El señor Presidente Montt, logró realizar las miras de la nacion que representaba i, en el banquete que se le dió el 11 de marzo, anunciaba el feliz resultado de sus esfuerzos con estas palabras: "Mañana partirá de su centro la primera línea de telégrafos eléctricos que han de cruzar en breve la República i quizá ántes de separarme de su suelo tendré la grata satisfaccion de dejar formada con sus capitales la sociedad que ha de llevar a cabo la grande obra del ferrocarril a Santiago».

Digitized by Google

Las promesas del Presidente no pudieron ménos de causar un jeneral regocijo. Al dia siguiente, la palabra iba a volar rápida entre las dos provincias, i a esta primer mejora se juntaria en poco tiempo la mas importante de todas, la que tenia en ajitacion a todo el comercio de Valparaiso i Santiago.

El 12 del mismo mes el Gobierno contrató al señor Campbell con el objeto de que dirijiese la obra, i se le ordenó rectificase sus observaciones i fijara de un modo definitivo la línea que habria de adoptarse. El dia 13, el Presidente ántes de su partida a la capital, hizo poner en manos de la comision encargada de recibirlo en su visita, una nota en que le revelaba un hecho importante : el establecimiento hasta entónces ignorado, de una compañía con fondos nacionales para la construccion del ferrocarril. El Gobierno entraba como primer socio garante con la suma de 2.000,000 de pesos, i los señores Josué Waddington, Matias Cousiño, Francisco I. de Ossa, Ramon Subercaseaux i Anjel C. Gallo, este último en representacion de su señora madre doña Candelaria Goyenechea, con otros 2.000,000. Para llenar el déficit de 3 millones restantes, se emitirian acciones por esa cantidad. Esta sorpresa produjo una alhagadora sensacion; ella vino a asegurar el porvenir hermoso que principiaba a sonreir a las dos provincias. Este resultado daba un ejemplo espléndido de lo que el espíritu de

Digitized by Google

asociacion puede obrar en beneficio de estas naciones, llenas de elementos de prosperidad, pero faltas de esperiencia para elevarse al rango a que aspiran.

Establecida la sociedad, tuvo lugar el 5 de abril la primera reunion de accionistas, compuesta de los señores don José Waddington, don Anjel Custodio Gallo, don Jorje Lyon como poderdante de los señores Cousiño i Ossa i don José María Berganza representante de las acciones del Fisco. Fueron nombrados Presidente el señor Waddington, secretario el señor Gallo i directores los mismos que componian la sociedad. Se comisionó al señor Cousiño para la redaccion de los estatutos, los que fueron presentados a los diez dias siguientes. Reducidos a escritura pública fueron aprobados por el Gobierno el 8 de julio del mismo año. Al llamado de la sociedad, muchos accionistas acudieron a tomar parte en la empresa. La sociedad tenia al frente un próspero camino que seguir, merced al entusiasmo, a la actividad i a la constancia.

Miéntras los empresarios se ocupaban de los trabajos preparatorios, el injeniero Campbell se ocupaba en rectificar su línea i habia conseguido, entre otras mejoras, economizar la construccion de dos grandes puentes sobre el rio Quillota.

Por lei de 2 de julio, se autorizó al Presidente de la República para la enajenacion de la deuda Peruana de cuatro millones de pesos,

Digitized by Google

a fin de invertir su producto en la construccion del ferrocarril, bajo las bases establecidas en la lei de 28 de agosto de 1851.

La compañía solicitó del Gobierno las concesiones necesarias, que, sometidas al Congreso, fueron aprobadas por lei de 17 de agosto de 1852. (Doc. A. B. i C.)

Esta empresa era para Chile el primer ensayo del crédito; se comprometia en una especulacion de siete millones de pesos para legarnos un porvenir de prosperidad que hoi ha llegado i que bendecimos como un don precioso de la Providencia.

Digitized by Google

Digitized by Google



Fotóg. Thaigneau

ESTACION DE VALPARAISO

Digitized by Google

V.

El 1.° de octubre de 1852 Valparaiso celebraba con el mayor entusiasmo la colocacion de la primera piedra del gran edificio de la civilizacion. Un numeroso jentío invadia todas las avenidas i cerro del Baron. El señor Jeneral Blanco, la primera autoridad de la provincia, presidia la fiesta, que era solemnizada con la asistencia de todas las corporaciones civiles, relijiosas, militares i el cuerpo diplomático. El Iltmo. Obispo de la Concepcion celebró una misa pontifical en la falda del cerro que debia demolerse para principiar los trabajos. Despues de la misa se colocó la piedra con esta inscripcion:

GOBERNANDO
EL EXMO. SEÑOR DON MANUEL MONTT, SE DIO
PRINCIPIO A LA OBRA DEL FERROCARRIL
ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.
PERSEVERANTIA OMNIA VINCIT.

Digitized by Google

En seguida tuvo lugar, en obsequio de esta grandiosa fiesta, un banquete espléndido en el hotel de la Bolsa.

Nuestro pais empezó ya a ver iniciada la obra de su gran prosperidad. Puesta en accion no debia sino pensar en realizarla sin desmayar en las contrariedades que pudieran oponerle los recursos. Esfuerzos sobrenaturales necesitaba para arribar al fin de sus aspiraciones, i no los ha ahorrado.

Inaugurados los trabajos bajo los mejores auspicios, se principió a notar una actividad hasta entónces desconocida en Chile. Siete millones de capital iban a llamar innumerables brazos industriosos, mancomunándose así los intereses de todos i de cada uno.

Los trabajos se iniciaron tan solo con 300 i tantos obreros: pero bien pronto fuéronse aumentando a medida que se adquirian los instrumentos necesarios para dar impulso a las faenas.

El señor Campbell, que ya habia fijado el derrotero por los puntos que antes hemos indicado, habiendo hecho algunas rectificaciones en su línea, no duró sino algunos dias en la direccion de la obra, porque puso condiciones que la empresa no juzgó aceptables, apesar de que tenia gran interes en que construyese i locase el camino el mismo que lo habia trazado. El Gobierno, por su parte, hizo los mayores esfuerzos para allanar las dificultades, pero sin éxito. La necesidad de un

Digitized by Google

primer injeniero que se hiciese cargo de la obra, obligó al Directorio a pedir a Inglaterra una planta de injenieros que llenase las exijencias. Comisionó para ello al director don Josué Waddington, facultándolo para contratar una notabilidad profesional. Mientras tanto, el superintendente de la línea, injeniero don Agustin Verdugo, con una actividad infatigable, casi en un dia hizo levantar casas, depósitos, talleres, etc., e inició los trabajos apesar de carecer de conocimientos prácticos en este jénero de construcciones. Sin embargo, mostró bastante destreza e intelijencia.

La Direccion entre tanto, contando con la poderosa cooperacion del señor Verdugo i del secretario de la empresa don Cárlos Perez, personas bien intelijentes i entusiastas, se ocupaba en sistemar varias medidas para el mejor réjimen de la empresa, i en poco tiempo concluyó sus reglamentos económicos que marcaron a todos los empleados sus funciones i dependencia respectivas. Esos reglamentos formulaban, no solo las obligaciones i facultades de cada empleado para con sus jefes o inferiores, sino que tambien arreglaban el sistema de trabajos, el consumo, i todas aquellas disposiciones administrativas o de contabilidad que evitasen confusion i desperdicio. Se arregló tambien la oficina de contabilidad bajo un pié sobresaliente de órden i sistema, i se organizó un hospital perfectamente servido para los obreros enfermos.

Digitized by Google

Estas i otras mejoras notables introdujo la Direccion en obsequio de los intereses de la empresa que representaba. Cuando todas ellas se habian conseguido, llegó de Inglaterra el injeniero don Jorje Maughan, en julio de 1853, acompañado de una planta de injenieros competentes i entusiastas.

A la llegada del nuevo injeniero los trabajos se habian distribuido en toda la seccion desde Valparaiso hasta Viña del Mar i el número de obreros habíase aumentado hasta 1,400. La primera comision del señor Maughan fué que rectificase los planos del señor Campbell en la parte de Valparaiso a Quillota, para encargarle en seguida el reconocimiento de la línea por el valle de Aconcagua atravesando la cuesta de Chacabuco i hacer paralelo entre esta línea i la trazada por la cuesta del Tabon. La junta directiva esperaba que si esta variacion fuera posible, la empresa ganaria en aumento de tráfico, i tambien en tener una línea mas económica i estable.

El dia 20 de agosto siguiente a su llegada, el injeniero Maughan presentó un informe detallado de los trabajos hechos i por hacer. En cuanto a los primeros propuso algunas modificaciones para la mayor seguridad de la línea. Sobre el tunel de Punta-Gruesa, que se habia construido ya en un tercio de su largo, decia: «Verbalmente he manifestado al directorio, lo que he sentido que se

Digitized by Google

haya trabajado en el Túnel antes de haberme hecho cargo del camino, pues habria propuesto un cambio que diese mas rádio a su curva. Sin embargo diré que aunque este cambio hubiera sido mui ventajoso, la curva tal como está trasada no ofrece peligro en su tránsito.» En cuanto a los trabajos por hacer entre Viña del Mar i Quillota, introducia algunas variaciones al proyecto primitivo que vino a desarrollarlas en un informe pasado el dia 24 de octubre.

En la primera reunion jeneral de accionistas que tuvo lugar en octubre de 1853, el Directorio presentó la memoria de los trabajos efectuados hasta esa época. El número de jornaleros subia entonces a 2,400 i la seccion entre Valparaiso i Viña del Mar se encontraba mui avanzada; esperábase que pronto estuviera disponible para el tráfico. Entre Quillota i Concon se habia de antemano dado principio a los trabajos i a la fecha de que nos ocupamos, iban adelantándose con actividad.

Entre los obstáculos de la línea trazada por Campbell, notaba el injeniero que el mas dificultoso era su paso por Concon. Se encontraban allí infinitas rocas de grandes dimensiones que oponian formidable atajo. El señor Maughan, dejando iniciados los trabajos que debian ejecutarse i habiendo principiado a hacer un estudio a fondo de las dificultades que habia notado en Concon, tu-

Digitized by Google

vo la desgracia de caer gravemente enfermo en noviembre de 1852, enfermedad que ocasionó su muerte. El hábil injeniero fué jeneralmente sentido i la empresa deploró con dolor esta pérdida que vino a frustrar en gran parte sus esperanzas.

Para llenar el vacío, nombró el Directorio de jefe interino al segundo injeniero, señor Robertson, recomendándole siguiese las disposiciones de su malogrado jefe. El señor Robertson trabajó empeñosamente en su nueva tarea para manifestar que era digno de su eleccion. Pero una nueva contrariedad vino a hacerse sentir. Habiéndole comisionado el Directorio para un reconocimiento por la cuesta de Chacabuco, por si podia pasar por ella el camino a Santiago, trabajó con tal empeño que le sobrevino una enfermedad hasta que le inhabilitó para ejercer su profesion.

A la muerte del injeniero Maughan, el Directorio encargó la contrata de un nuevo injeniero en jefe, al director don Anjel Custodio Gallo que habia partido graciosamente a Inglaterra, como apoderado i representante de la empresa, a fin de que comprara rieles, locomotivas, carros i útiles que se necesitaban para la obra. El señor don Tomas G. Gallo le habia reemplazado en su cargo de director secretario.

«Sin embargo de estos graves contratiempos, decia el Directorio, los trabajos avanza-

Digitized by Google

ban con la rapidez que podia darles el entusiasmo que anima a todos los empleados. Hemos visto desaparecer las enormes masas de piedra que, desde la caleta de pescadores hasta la Viña del Mar, cortaban el camino en pequeñas caletas impidiendo la comunicacion i auxilio de un trabajo a otro i haciendo por esto mas costosas i difíciles las operaciones. Se han cortado dos cerros, el del Baron i Viña del Mar, admirando a muchas personas que no creian ver realizado este trabajo en seis años. Hace algunos meses que podemos pasar por el Túnel i ya estaria concluido a no ser por un derrumbe que ha obligado a disminuir los trabajos en los últimos meses. Por la dificultad de comunicar los trabajos en la costa, no hubo tiempo ántes del invierno de poner las defensas necesarias a los terraplenes, i como sufrimos este año temporales estraordinarios se han visto desaparecer varios de estos terraplenes, cortando nuevamente la línea en los puntos en que era mas necesario que permaneciese unida [1].»

En 15 de mayo de 1854, llegó de Inglaterra el hábil i distinguido injeniero don Guillermo Lloyd contratado por el señor Gallo. La empresa recibió con gran complacencia a este injeniero que era una notabilidad

---

[1] Memoria presentada a la reunion jeneral de accionistas por la Junta directiva del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, sobre los trabajos ejecutados desde octubre de 53 hasta diciembre de 54.

Digitized by Google

profesional, i pudo congratularse de tener de nuevo a la cabeza de la obra a un hombre esperimentado por largo tiempo en construcciones de vías férreas. No salió engañada en sus espectativas. El señor Lloyd vino a ofrecer una garantía de buen éxito. Cabalmente llegó en una época en que se necesitaba de la direccion de un hombre científico que adoptase las medidas necesarias para evitar los estragos que el mar i las fuertes lluvias ocasionaban en la línea, i que fijase decisivamente la huella que debia adoptarse para la continuacion del camino hasta la capital.

El señor Lloyd se hizo cargo sin demora de la obra que debia continuar, i se puso a estudiarla con detencion. Desde su primer reconocimiento, hecho con bastante prolijidad, notó dificultades de tanta magnitud para proseguir los trabajos por la vía de Concon, que no dudó en aconsejar al Directorio abandonase todos los trabajos efectuados en las diversas secciones desde Viña del Mar hasta Quillota, buscándose una ruta mas ventajosa. Hé aquí lo que decia el señor Lloyd en su informe pasado al Directorio el 31 de julio de 1854:

El exámen prolijo de las localidades i de los daños causados por los temporales, i el conocimiento que he podido adquirir de la cantidad, calidad i costo de los materiales de construccion que podrian conseguirse en el pais con economía i prontitud, me han convencido: Que las defensas que deben hacerse en los rios i playas desde Tabolango a la Viña del Mar serian costosísimas para que fueran

Digitized by Google

seguras i durables.— Que en los arenales o médanos de Cochoa i Concon, aun gastando mucho, no se conseguiria una vía segura por tener que hacerse con rápidos gradientes, violentas curvas, hondos cortes i elevados escarpes en arenas atacadas por mar, vientos, lluvias i manantiales.—Que el menor accidente de los comunes en ferrocarriles o un derrumbe en los arenales precipitarian probablemente al mar desde 175 piés de altura todo un tren de pasajeros o carga, cuya desgracia podria obligar a abandonar la línea o al ménos paralizaria por muchos meses el tráfico.—Que para evitar en parte esos accidentes seria preciso pasar mui lentamente doce millas de camino, cuya demora perjudicaria al comercio.— Que los gastos de conservacion serian enormes, a los que deben agregarse los de locomotivas i carros, cuyas piezas destruirian mui pronto las arenas voladas que se introdujesen en ellas.— Que para llegar a Tabolango aun faltan que hacerse los dos tercios de los terraplenes i cortes, todos los puentes i defensas, un túnel de 1,200 piés de largo en arena, etc., etc., cuyas obras demorarán en concluirse dos años i medio al ménos.—Que miéntras no esté la línea concluida hasta Tabolango no tendrá la empresa ningun provecho, i por último que solo en el caso de haber otra línea practicable mas segura, aunque fuese mas larga i mas costosa, me podria yo creer justificado en continuar la presente.

Para cerciorarme de la falta de otra vía i poder responder a las objeciones que justamente se podrian hacer por haber continuado los trabajos a pesar de estas convicciones, practiqué un reconocimiento del campo entre Valparaiso i Quillota, i de mis investigaciones ha resultado el descubrimiento de otra vía practicable, por lo que pido respetuosamente se me permita proponer a Vds. que abandonen los trabajos da la costa i que adopten lo nueva vía, que al mismo tiempo que ofrece ventajas en productos i economía en su conservacion, no requiere para su construccion i seguridad mas gastos que los comunes en obra de esta especie. Debo sin embargo i en justicia decir: que los injenieros que me han precedido no han podido preveer las dificultades que se han manifestado en los trabajos hechos.

Siento que la necesidad de evitar mayores pérdidas por la continuacion de los trabajos, me obligue a hacer esta esposicion con premura; pues me priva de entrar en todos los detalles i demostrar todas los cálculos que trasmitirán a Vds. el convencimiento que tengo de las ventajas del cambio que propongo, i me limitaré a tocar algunos puntos de comparacion, reservándome dar a Vds. mayores esplicaciones verbales en vista de las localidades que se sirvan Vds. reconocer.

Propuso al mismo tiempo el señor Lloyd


Digitized by Google

una nueva vía por Limache, describiéndola de esta manera:

La línea por Limache.

Sigue la de la costa desde el corte de la Viña del Mar por terrenos al lado del estero en la estension de cinco millas, sin necesidad de defensa contra sus avenidas i atraviesa este estero con un puente de 400 piés de largo, edificado probablemente sobre buenos cimientos por estar mas cerca de cerros, cuya base de piedra no estará a mucha hondura en el cauce del estero.

Pasado el estero se interna por la quebrada de Quilpué, i en dos millas de ésta están las principales dificultades, pues habrá necesidad de cinco puentes de 100 piés cada uno, i el gradiente será de uno en 60, que espero poder mejorar.

Siguiendo el curso del estero de Quilpué pasa por la villa de este nombre i la de Chircana, en la estension como de 7 millas, sin mas trabajo de consideracion que un corte de 40 piés de alto i 600 piés de largo para atravesar el portezuelo i bajar el llano de Limache, en que corre, por terrenos casi planos, como seis millas hasta llegar al estero que atraviesa con un puente de 400 piés de largo i sigue por terreno igual al interior, sin necesidad de mas gasto estraordinario que una corta defensa contra el estero hasta llegar al portezuelo de Limache, en la cuesta de San-Pedro, en cuyo punto se encuentra el segundo i el último trabajo serio de la línea en estension de media milla, incluso un túnel de 533 yardas de largo en cerro que al parecer se presta a obras de esta especie. Desde esta media milla sigue por el llano de San-Pedro i llega a la estacion de Quillota con un tránsito de 35 millas desde Valparaiso.

Los gastos de la nueva línea consisten principalmente en cortes i terraplenes; i teniendo la ventaja sobre la otra de no necesitar defensa de importancia contra rios o mar, de ser mas cortos sus puentes, de tener a mano los materiales para formar la base sólida del camino i aun en el socabon, que aunque mas largo será en cerro firme, se obtendrá una línea segura con ménos costo que el que se necesita para concluir la otra.

Estará concluida hasta Quillota en el tiempo que se tarde en hacer el túnel de San-Pedro, que será ménos de dos años, i miéntras tanto recibirá la empresa los productos que darán los frutos i pasajeros de Quilpué i Limache, hasta cuyos puntos estará corriente el camino, tan pronto como lleguen los puentes encargados a Europa que será un año, i dentro de cuatro meses estará hasta la Viña del Mar.

La seguridad que ofrece la nueva línea permitirá hacer el viaje a Quillota en ménos tiempo que por la otra, apesar de tenerse

Digitized by Google

que vencer mayor altura. Los gastos de conservacion de la nueva línea no será mas que los comunes en estos caminos.

Por este i otros detenidos estudios del injeniero en jefe, la empresa, a mediados de 1854, se decidió a abandonar los trabajos emprendidos desde Viña del Mar hasta Concon i adoptar la via de Limache, pues se miraba con espanto el paso de trenes por los arenales. Con el cambio se ganaba tiempo, costos de construccion, se obtenia un caminomas sólido i seguro, i ménos espuesto a accidentes. No omitiendo medio de hacer la obra tan segura i perfecta como fuera posible, la empresa prefirió perder la suma de 327,303 pesos 20 centavos que costaban los trabajos abandonados, con tal de alcanzar en cambio un buen resultado.

El presupuesto de los trabajos de Viña del Mar a Quillota por la nueva vía ascendia a 51,000 pesos por cada una de las 29 millas de lonjitud.

Decidido el cambio, todos los obreros se trasladaron a las nuevas faenas i se siguieron los trabajos con todo el empeño debido a la grande obra, procurando recuperar el tiempo perdido en la paralizacion ocasionada por el abandono de la línea de Concon. Como el número de ellos se aumentaba de dia en dia, a fin de evitar desórdenes se nombró un subdelegado, cuya jurisdiccion se estendia media legua a cada costado de la línea.

Habiendo recibido grande impulso i regu-

Digitized by Google

laridad los trabajos, se logró en setiembre de 1855, que la locomotora recorriese triunfante desde Valparaiso hasta Viña del Mar.

Ningun acontecimiento hubo mas grato para los chilenos, que el que tuvo lugar en Valparaiso el 16 de setiembre de ese año. Un jentío inmenso invadia las cercanías del Baron para ser espectador del grandioso acto de la bendicion de las locomotivas i del camino. Tres años ántes habia asistido al mismo sitio, lleno de entusiasmo, a colocar la primera piedra. Ahora acudia empapado de orgullo a contemplar el augusto aspecto de las primeras locomotivas, que iban a principiar su movimiento civilizador a estas palabras de la relijion, pronunciadas por el Iltmo. Obispo de Juliopolis: *«Acérquense esas formidables máquinas a postrarse a los piés de la relijion.»*

Todas las autoridades i corporaciones de Valparaiso, asistieron a este acto, despues del cual el tren partió con 400 personas hasta la Quebrada de las Palmas, i celebraron tan grandioso acontecimiento con un banquete dado en la quinta del señor Lyon, cerca del término de la línea.

Al mismo tiempo que se inauguraba la seccion hasta Viña del Mar, los trabajos entre este punto i Quillota eran adelantados con empeño. El túnel de San-Pedro, la obra mas dificultosa de la seccion, se estaba horadando desde el mes de junio. La parte de la línea que

Digitized by Google

principiaba a prestar grandes servicios, alentó los ánimos de la empresa i de los trabajadores para continuar con mas empeño en el vencimiento de los grandes obstáculos. Puentes, cortes, terraplenes, tajamares, todo se hacia con entusiasmo para que al año siguiente, en los dias del aniversario, el silbido del vapor anunciara en los campos de Limache una nueva era de adelanto.

El año de 1856 principió bajo auspicios mui felices para la empresa; no se dudaba que la máquina llegaria el 18 de setiembre hasta Limache i se veria concluida la línea hasta Quillota, esceptuando el túnel de San-Pedro. El injeniero en jefe i sus subalternos, desplegaron toda la actividad i enerjía que eran de desear para el colmo de esas esperanzas. Desgraciadamente, en el mes de marzo sobrevino un fuerte temporal que causó varios estragos en las obras concluidas: una parte del puente de las Cucharas fué destruida e interrumpió el paso de las locomotoras para la conduccion de los materiales. Esta continjencia fué reparada inmediatamente, i se tomaron sérias precauciones para estar a cubierto en lo futuro de accidentes de igual naturaleza. Pero con todo, el riguroso invierno no permitió que los trabajos se acelerasen con la actividad que animaba a los obreros, i los designios del Directorio sufrieron un retardo de tres meses: la magnitud de los trabajos era inmensa.

Digitized by Google

En el mes de mayo lograron los trenes correr hasta Quebrada Honda distante ocho i media millas de Valparaiso. Ocho meses despues, el 9 de diciembre, S. E. el Presidente de la República recorria la línea hasta Limache, distancia de 28 millas, i el 24 del mismo se abrió el trayecto para el público.

El 12 de febrero de 1857, tuvo lugar por tercera vez una reunion de la Junta jeneral de accionistas. El Directorio presentó un informe mui detallado de los trabajos, que demuestra el celo incansable que desplegó por corresponder a la confianza que la empresa habia depositado en él.

Hé aquí como manifestaba el cumplimiento de sus árduas tareas: «Cuatro años de una contraccion absoluta al desempeño de sus delicadas funciones, de luchas incesantes con obstáculos a primera vista insuperables, i con accidentes imprevistos que parecian calculados para poner a prueba su constancia i debilitar la fé con que acometimos la empresa mas importante de la América del Sur i mas benéfica para Chile, son el título lisonjero con que se presenta delante de vosotros para anunciaros que ha logrado ya una parte importantísima del fin que nos propusimos, i que el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, que hasta ahora habia sido mirado por muchos como una utopía, i por otros tantos como una empresa ruinosa

Digitized by Google

para los accionistas, es, no solamente un hecho justificado con la práctica de la parte mas difícil de la línea, sino un negocio de utilidad positiva para los que en él han tomado parte; i un elemento tan poderoso de progreso para el pais que dentro de pocos años se le ha de considerar como el ajente mas activo de prosperidad nacional.

«Los resultados que hemos realizado son una segura garantía de la verdad de nuestras palabras: ellos han excedido a nuestras mas lisonjeras esperanzas; i sin los contratiempos imprevistos a que hemos aludido i que indudablemente han contribuido a aumentar los gastos de la empresa i retardar los trabajos, bastaría hoi mismo para ofreceros dentro de pocos meses un dividendo mas que remunerativo de los capitales empleados hasta ahora en la prosecucion de tan importante obra. No obstante podemos desde luego anticiparos la satisfactoria seguridad, de que están disipados ya los temores que la inesperiencia en estos asuntos haya podido infundir a algunos, i que ha llegado el dia de felicitarnos mútuamente, como patriotas i como capitalistas, por la parte que cada uno de nosotros ha tomado en la realizacion de una obra, que podemos llamar única en nuestra América por las dificultades que ofrecia, los obstáculos naturales que ha sido preciso vencer i la mag-

Digitized by Google

nitud de los resultados que promete una vez concluida en su totalidad.»

Estas palabras demuestran el espíritu verdaderamente patriótico de la Junta Directiva, para llegar a obtener un resultado satisfactorio en la empresa que le estaba confiada.

Grandes pérdidas se habian esperimentado para vencer esta parte la mas difícil de toda línea, i apesar de ellas no se trepidó nunca para llegar a coronarla a costa de los mayores sacrificios. Hasta ese dia los trabajos estaban concluidos enteramente hasta Limache, i del resto hasta Quillota la línea estaba para concluirse, con escepcion del túnel de San-Pedro, que era obra que demoraria aun mucho tiempo; pero se esperaba inaugurarla pronto haciendo pasar los trenes por encima del túnel, moviéndolos una locomotora destinada espresamente con este objeto.

La Direccion luchó en el último año con algunos conflictos para poder concluir los trabajos hasta Quillota. Se hizo notar una paralizacion financiera que no hacia cumplir a muchos accionistas el compromiso de satisfacer los dividendos, i a fin de evitarles conflictos el Gobierno habia anticipado algunas cantidades.

Por el balance jeneral presentado en esa reunion, los gastos de la obra habian ascendido a 4.160,912 $ 11 cts. «A primera vista,

Digitized by Google

decia el informe de la Junta Directiva, puede parecer excesivo el costo de 124,012 $ 25 cts. por milla; pero atendiendo a las dificultades del terreno, a la falta de elementos i de esperiencia en el pais para estos trabajos, i a los varios contratiempos imprevistos ocurridos desde que se iniciaron, convendréis en que no ha sido posible otra cosa, i en que aun así, no es este el ferrocarril mas caro del mundo, sin embargo de ser uno de los mas difíciles que hasta ahora se hayan ejecutado."

Los recursos que se contaban para poder continuar la línea de Quillota a Santiago estaban agotados. La Junta Jeneral, en conformidad con los Estatutos, entró a arbitrar i acordar los medios de continuar la obra desde Quillota en adelante. Celebró dos acuerdos: el primero era hacer una invitacion para admitir nuevos accionistas, dentro del término de tres meses, a fin de completar el capital de la compañía; i el segundo, en caso que la invitacion no produjese resultado alguno, someter al Gobierno, segun lo establecido en el art. 6.° de la lei de 17 de agosto de 52, las bases de un arreglo para llevar a término los trabajos. Las proposiciones principales del arreglo eran: dejar la direccion esclusiva de la obra al Presidente de la República; reconocer en acciones los capitales que se invirtieren en ella i los intereses de dichos capitales, i transportar, por la mitad del flete que se

Digitized by Google

cobraba de Valparaiso a Quillota, todos los materiales de construccion que necesitase la nueva línea hasta Santiago. El Gobierno, en cambio, debia ceder a la sociedad el provecho esclusivo del camino hasta Quillota, mientras se trabajaba el resto hasta Santiago; el uso i lucro de las porciones que se fueran terminando desde Quillota para adelante con la misma limitacion de tiempo, i la opcion, finalmente, a un número de acciones igual al de las tomadas hasta la fecha del arreglo, bajo las mismas condiciones con que obtuviera el Gobierno los fondos que emplease en el ferrocarril. Esta facultad duraria solo un año.

No habiéndose encontrado nuevos suscritores, la empresa elevó al Gobierno las propuestas acordadas. Este, previendo que era llegado el caso del art. 6.° de la lei citada, las sometió al Consejo de Estado, en donde se aceptaron acordando advertir al Directorio que su ejecucion quedaria sujeta a los fondos que el Congreso señalare.

El Presidente de la República, que seguia velando por esta obra de un modo preferente, en su mensaje de apertura prevenia ya el ánimo del Cuerpo Lejislativo para la adquisicion de los medios de realizarla. Refiriéndose a la decision que acababa de tomar la empresa, se espresaba así: «Ese partido que era obligatorio para el Gobierno por los Estatutos, era reclamado tambien por el inte-

Digitized by Google

res del pais, que necesita del ferrocarril i que habria visto con asombro paralizada una obra llamada a influir poderosamente en su prosperidad. No me ha detenido para abrazarlo la insuficiencia de las entradas del erario. Esta es la ocasion en que con mas justo motivo puede ponerse en accion el crédito de la República i hacerlo servir en provecho jeneral i hasta en provecho del mismo erario, porque las entradas que el ferrocarril produzca no solo darán para amortizar el empréstito que se levante, sino tambien para atender a necesidades del mismo jénero en otros puntos de la República.»

El ferrocarril abierto hasta Quillota en junio de 57, haciéndose el tráfico por el portezuelo de San-Pedro de una manera provisoria, habia principiado a prestar servicios de gran importancia en toda la estension que recorria. El Gobierno tenia ya al frente la necesidad de continuarlo, i sometió con este fin al Congreso un proyecto de lei para levantar un empréstito de 5.000,000 de pesos con el objeto de destinarlos esclusivamente a la realizacion de la vía. «Seria necesario, decia en su Memoria el Ministro del Interior, abandonar una gran parte de las obras públicas, reducir a mui estrechos límites las asignaciones a los diversos ramos del servicio administrativo, para que el Gobierno con sus entradas ordinarias pudiese atender regularmente a

Digitized by Google

los crecidos costos que demandaba aquella línea.»

En 5 de noviembre del mismo año, se promulgó la lei en que el Congreso autorizaba al Presidente de la República para contraer un empréstito de 7.000,000 de pesos, 5 millones destinados esclusivamente a la conclusion del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso i el resto al del Sur. Pocos dias despues, otra lei, de 16 del mismo mes, autorizaba al Presidente de la República, por el término de cuatro años, a fin de que dictase las providencias i celebrase los acuerdos que creyera necesarios para continuar el ferrocarril hasta Santiago.

Miéntras tanto la empresa se encontraba en una situacion bastante difícil, con respecto a la obra concluida. La estraordinaria escasez de numerario i la paralizacion jeneral del comercio habian influido grandemente en el atraso del pago de los dividendos que debian efectuar muchos accionistas. Exijirlos en tales circunstancias, veia que seria embarazar a los deudores i acarrear el descrédito de la empresa. Se encontraba en la necesidad de pagar 850,000 $ tomados en préstamo al Estado i algunas cantidades considerables repartidas en la plaza, i no contaba recursos con que satisfacer estas deudas. Para salir de esta dificultad, los directores solicitaron del Gobierno, a fines de 57, les comprase sus acciones i acompañaron

Digitized by Google

una nómina de cerca de sesenta accionistas que habian firmado la propuesta. Exijian como precio de las acciones lo que por ellas se habia erogado, efectuándose el pago por terceras partes en uno, dos i tres años, abonándoseles el interes de un 8 p.§ sobre billetes a la órden. El Gobierno no creyó conveniente por lo pronto, solicitar del Congreso una autorizacion para la compra de las acciones propuestas i se reservó el hacerlo un poco mas tarde, quedando así sin efecto el negocio. Como la empresa continuaba en su difícil situacion, no trepidó el Directorio en hacer una nueva propuesta al Gobierno. Pidió que se aumentasen hasta tres mil las acciones que el fisco tenia en la empresa: con ese aumento se pagaria aquel de su crédito, i, quedando así espeditos, podrian pedir los dividendos que se necesitaban para las necesidades de la compañía i hacer efectiva con mas facilidad de los accionistas la cancelacion de los dividendos atrasados. Las mil acciones se tomarian rata por cantidad entre los accionistas que quisieran vender para allanarles la cancelacion de sus créditos con la compañía, i las acciones primitivas que faltasen para el entero de las mil acciones que tomaba el Gobierno, las enteraria la compañía emitiendo otras nuevas.

Por decreto de 9 de diciembre del mismo año, el Gobierno, segun las facultades que le daba la lei de 2 de julio de 1852, i tomando

Digitized by Google

en cuenta las poderosas consideraciones que habian aconsejado esta medida, accedió a la solicitud. En acuerdo del 19 del mismo mes, los directores adjudicaron al Fisco las 1,000 acciones, que con las que ya poseia ascendieron a 3,000. Mas tarde se pidió a los accionistas un dividendo de 10 p.§ i con él se pagaron las otras deudas de la sociedad.

La continuacion del ferrocarril desde Quillota para adelante, no podia emprenderse con la actividad deseada hasta no estar en posesion de los fondos necesarios.

El resto de la deuda peruana, con cuya enajenacion hecha en Lóndres cuatro años ántes habia entrado el Gobierno en la empresa, era insuficiente para dar principio a la obra con celeridad. Para efectuarla, el Gobierno comisionó con plenos poderes al señor Senador don Silvestre Ochagavia, para que acompañado del economista don Juan G. Courcelle Seneuil, contratase i levantase en Europa el empréstito autorizado por la lei de 5 de noviembre, del año anterior. Estas personas partieron a su destino en junio de 1858. En 24 de noviembre se contrató el empréstito con la casa de Baring Hermanos i Ca. de Lóndres. A principios de 59 se contaba ya con una parte de él.

Miéntras se efectuaba esta comision, el Gobierno, a fin de tener la parte principal en la administracion i direccion de la sociedad para acreditar la empresa, uniformar i ha-

Digitized by Google

cier mas espedita su marcha, habia solicitado i obtenido del Congreso, por lei de 28 de setiembre de 58, una autorizacion por el término de seis meses para comprar bajo ciertas bases las acciones del ferrocarril pertenecientes a particulares. En julio de 59, el Gobierno estaba en posesion de 1,376 acciones quedando sin enajenarse solo 581; las acciones del fisco ascendian pues a 4376. [1]

Desde el arreglo hecho en 1857, por el cual el Gobierno se encargó de la continuacion del ferrocarril, tenemos que habia quedado dividido en dos empresas, una de la parte entre Valparaiso i Quillota, a cargo del Directorio, i la otra entre este último punto i Santiago, que corria por cuenta del Gobierno. Este, en 27 de mayo de 1859, espidió un decreto en que se determinaban los funcionarios que debian hacerse cargo de la direccion jeneral del ferrocarril de Santiago a Quillota, tanto en la parte económica como en la facultativa, detallando sus atribuciones i deberes, i fijando las reglas a que debian sujetarse los contratos para la ejecucion de los trabajos. (Doc. D.) Segun este decreto, la direccion correria a cargo de un Superintendente i dos miembros mas nombrados por

---

1 Por varias leyes posteriores se ha autorizado al Presidente de la República para la compra de las acciones particulares aun no vendidas, i al presente pertenecen al Estado casi todas, quedando solo 11 en poder de los particulares.

Digitized by Google

el Gobierno. En16 de junio se nombró para el primer cargo, interinamente, al señor don Juan N. Jara, i miembros de la Junta Directiva, a los señores don Jorje Lyon i don José Guillermo Waddington, personas todasde reconocida competencia.

Desde que el Gobierno se habia hecho dueño de un número considerable de las acciones de la empresa entre Valparaiso i Quillota, no existía ya Directorio, porque sus miembros los señores don Matias Cousiño i don Josué Waddington habian enajenado sus acciones, i el señor don Anjel Custodio Gallo se encontraba ausente del pais. Como no podia nombrárseles reemplazantes con los requisitos exijidos por los estatutos, era indispensable determinar las atribuciones que competian a la nueva direccion. Para subsanar esta dificultad, tuvo lugar en 30 de agosto de 59 la junta jeneral de accionistas, en que se modificaron los estatutos de la empresa. La sociedad debia ser administrada inmediatamente por un director jerente con un consejo de tres directores, uno de los cuales deberia renovarse cada año. (Doc. E.)

El señor don Jorje Lyon, antiguo i distinguido comerciante de Valparaiso, que desde tiempo atrás venia prestando importantes servicios a la empresa como representante de las acciones del fisco i como director jerente, siguió desempeñando este mismo cargo sin exijir gratificacion alguna, i ha pres-

Digitized by Google

tado servicios en la obra del ferrocarril que son dignos de una alta consideracion.

Bosquejada ya la historia del ferrocarril entre Valparaiso i Quillota, pasarémos a ocuparnos de la parte no ménos importante de Quillota a Santiago, que ha sido cuestion de largos estudios i meditaciones para elejir la ruta que debia seguirse. Para darlos a conocer retrotraerémos los incidentes al año 1856 en que se principiaron a hacer nuevos estudios sobre la localidad en que convendria fijar la línea.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



VIADUCTO DE LOS MAQUIS.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

VI.

Desde que el ferrocarril habia principiado a prestar servicios importantes con la inauguracion de la parte comprendida entre Valparaiso i Viña del Mar, i encontrándose bien adelantados los trabajos hasta Quillota, el Gobierno para evitar demoras en la prosecucion de la obra, dispuso a principios de 1856, que injenieros competentes que se encontraban en el pais, estudiasen el terreno i lo examinasen en las varias direcciones por donde pudiera traerse a Santiago con mas ventaja. Estos injenieros eran don Emilio Chevalier i don Horacio Blis.

El señor Chevalier fué encargado del reconocimiento de una línea entre Quilpué i el llano de la Magdalena, que ántes el injeniero don Adriano Silva habia ya recorrido i estudiado. Despues de un prolijo exámen,

Digitized by Google

el señor Chevalier propuso una línea de operacion que se inclinaba a la derecha del pueblo de Quilpué por una quebrada a donde pasa un estero que corre a echarse en el rio de aquel nombre. Continuaba por un portezuelo que concluye la quebrada, i siguiendo el curso del estero de Moscoso hasta el punto de union con el rio Marga-Marga, torcia a la izquierda para atravesarlo i seguir su curso por una distancia de 14,000 metros. Continuando por los cerros que dividen el valle del rio Marga-Marga i el Ovalle, la línea de operacion entraba entónces en la quebrada de la Sepultura; pasaba por el portezuelo que existe entre esta quebrada i la del Carpintero, dirijiéndose despues hácia la izquierda para atravesar el Ovalle i llegar al portezuelo de Culenes. Seguia por el estension valle de Tapigüe cruzando la hacienda de don Juan José Perez i continuaba por entre varios cerros aislados. Llegando en seguida al camino de Valparaiso a Santiago i dirijiéndose por el llano de Casablanca i la Viñilla, pasaba por dos quebradas que existen en el portezuelo de los Anjeles i llegaba a la llanura de la Magdalena, a poca distancia de Ibacache. En este punto concluyó el reconocimiento, porque llegada allí la línea no ofrecia obstáculo sério para continuarla hasta Santiago. El injeniero chileno don Adriano Silva cooperó tambien en este trabajo, verificando las operaciones instrumentales.

Digitized by Google

Las dificultades principales que era fuerza vencer para realizar este proyecto, estaban reducidas a largos socabones que debian trabajarse para atravesar las quebradas de la Sepultura i del Carpintero, el portezuelo de los Culenes, la quebrada i el portezuelo de los Anjeles. Los socabones absorvian una distancia de 7,600 metros, teniendo el mas largo 3,900, i se calculaba el costo de todos en 3.040,000 pesos.

El presupuesto aproximativo de los gastos referentes a esta línea proyectada entre Quilpué, los Anjeles i Santiago, trayéndola por Melipilla i contando su lonjitud 33 i ¼ leguas, subia a la cantidad de 7.414,000 pesos El tiempo que se demoraria en concluirse, atendiendo a la construccion de tantos socabones, se calculaba en cinco o seis años.

Comisionado tambien el señor Chevalier para practicar un reconocimiento sobre la línea del ferrocarril proyectada por la cuesta del Tabon, hizo un estudio detenido de ella. En su informe manifestó que podria llevarse acabo la propuesta por Campbell, variando la locacion en ciertos puntos i haciendo algunas modificaciones. Avaluó el costo total de Santiago a Quillota en 5.285,140 pesos, sin incluir la compra de terrenos a los particulares. El tiempo que demorarian los trabajos lo calculaba en tres años i medio o cuatro. Apesar de poderse efectuar esta línea en ménos tiempo

Digitized by Google

que la que proyectó por Melipilla i que demandaba ménos costo de dinero, el señor Chevalier se decidia por esta última, por ser mui superior en sus curvas i gradientes a la del Tabon, que ocasionaria aumento de gastos de mantencion de rieles, carros i máquinas.

«Bajo el punto de vista del tráfico, decia el informante, la línea de Tabon conseguirá el transporte del valle de Aconcagua perdiendo el del valle de Melipilla. La otra línea conseguirá el transporte del valle de Melipilla i para conseguir el tráfico del valle de Aconcagua, en el mismo grado que la línea de Tabon, bastaría alargar la línea de Quillota hasta Llaillai en una distancia de 20 millas, que podrian construirse por 700,000 pesos; miéntras que si se quiere conseguir por la línea de Tabon el tráfico de Melipilla, habrá que construir una ramificacion mas estensa i costosa, que tendria tambien el inconveniente de aumentar considerablemente la distancia entre Melipilla i Valparaiso, que siendo actualmente de 24 a 25 leguas, seria por el ferrocarril de Tabon de 54 a 55 leguas.»

El informe pasado por el injeniero don Horacio Blis se referia tambien al paso del ferrocarril por la vía de Melipilla. Examinó tres líneas, asistido por los injenieros civiles de los Estados-Unidos don Federico Blume i don Eduardo Rolfe, i don Washington Car-

Digitized by Google

vallo injeniero chileno. Esas líneas comenzaban de dos puntos distiutos del ferrocarril. Dos de ellas partian del puente de las Cucharas i la tercera de Peña-Blanca: las tres tenian un punto comun de encuentro en la parte superior del valle de Reculemu, desde el cual se trazó una sola línea hasta Ibacache.

La primera, que era la mas meridional, partia del estremo sur del puente de las Cucharas i ascendiendo una pendiente, faldeaba los cerros que encierran por el lado sur el valle de Viña del Mar, i atravesando un lugar mui quebrado, llegaba a un punto distante 2 i $\frac{1}{3}$ millas de las Cucharas: en esta distancia era necesario tres puentes de gran costo i un túnel. La línea debia pasar despues un segundo túnel, dejar el valle principal i entrar en el de Reculemu, i faldeando el costado sur de sus escarpados cerros habia necesidad de un tercer túnel hasta llegar a una distancia de 5 $\frac{1}{3}$ millas de las Cucharas.

La segunda línea comenzaba en un punto del ferrocarril, distante 1,800 piés del estremo norte del puente de las Cucharas, i ascendiendo el lado norte del valle de Viña del Mar, pasaba el estero de este nombre para romper por un cerro largo i agudo, que atraviesa el valle hasta llegar al estero de Reculemu. Su direccion continuaba por el valle de este nombre hasta el de Viñilla, i en el punto en que éste se ensancha por la con-

Digitized by Google

fluencia de otros tres, daba una vuelta para dirijirse al portezuelo de Reculemu i juntarse en seguida con la línea primera en un punto distante 7 ½ millas de las Cucharas. En toda esta estension se necesitaba un túnel en el paso de un portezuelo.

La tercera línea daba priucipio en Peña-Blanca ascendiendo, en direccion sudeste, un cordon de cerros que separa las aguas de Quilpué de las del Marga-Marga. Pasaba, en seguida, por varios otros cordones i esteros, i tenia que descender el valle de la Viñilla para juntarse con la línea segunda, distante 5 millas de Peña-Blanca.

La línea comun a las tres anteriores se estendia desde el valle de Reculemu hasta los llanos de Ibacache. En su carrera tocaba con el llano de las Palmas, el valle del estero Hondo, el camino real de Valparaiso, a distancia de 16 millas de este puerto, Casablanca i portezuelo de Orrego; tomaba la cuesta de las Hormigas hasta llegar al pié del Ibacache, i en seguida el camino real de Melipilla para llegar a Santiago atravesando los llanos de San-José. En esta línea era necesario ejecutar muchos socabones de gran lonjitud i costo en las Hormigas e Ibacache.

La que el señor Blis recomendaba era la segunda, por ser mas corta que las otras: su presupuesto ascendia a 3.884,000 pesos.

Consultada la opinion del injeniero en jefe del ferrocarril, don Guillermo Lloyd, sobre

Digitized by Google

los proyectos anteriores i el del señor Campbell, presentó aquel un informe bien insinuante sobre las ventajas de adoptar la vía de Tabon, elejida por este último. Todas las investigaciones hechas hasta entónces por el señor Lloyd no habian hecho mas que confirmar su opinion sobre la superioridad de esta ruta. La del señor Chevalier por Melipilla ofrecia dificultades mui sérias i mayor costo; las propuestas por el coronel Blis aventajaban a las anteriores en trabajo sumamente difícil.

En vista de estos estudios, en la reunion jeneral de 12 de febrero de 57, la Junta Directiva, consultando el parecer de los accionistas, no trepidó en adoptar el proyecto primitivo, que ofrecia una ejecucion mas rápida.

Como desde 1857 los trabajos habian quedado estacionarios miéntras se adquirian los recursos para continuar la línea, el Gobierno, con el objeto de no omitir investigacion de ningun jénero dirijida a encontrar la vía mas económica i ventajosa, i principalmente con el de tener preparados los proyectos i especificaciones relativas a la empresa, en 3 de setiembre de 58 nombró al señor Lloyd injeniero director del ferrocarril entre Santiago i Quillota. Para que le ayudasen en el reconocimiento, nombróse mas tarde a don Tomas Eastman ayudante del señor Lloyd, a don Guillermo C. Buchanan i don Jorje 2.° Lyon injenieros residentes, i a don Juan Higgins

Digitized by Google

agrimensor inspector de obras. El injeniero en jefe i sus injenieros asistentes se ocuparon en investigar las mejoras que con respecto a los reconocimientos anteriores podian hacerse en la línea adoptada, i los resultados económicos que pudieran obtenerse. Se arribó a un éxito satisfactorio, consiguiéndose: 1.° un ahorro de 30 puentes entre Quillota i Santiago; 2.° reducir a dos túneles, uno en Centinela i otro en los Loros, ámbos de 800 piés, los tres proyectados por el injeniero Campbell, que medían una estension de 2000 piés; 3.° ahorro de construccion de cerca de tres millas de malecones, haciendo separar la vía de los rios de Aconcagua i Lampa; i 4.° una economía de 500,000 pesos i de un año por lo ménos de tiempo de ejecucion, ventajas ambas que se avaluaban en un millon i mas pesos. El tiempo calculado ahora para quedar espedito el camino hasta Santiago era de tres años i medio a cuatro, i el presupuesto ascendia a 5 millones, i 50 i tantos mil pesos.

La descripcion de la línea dada por el señor Lloyd sobre este nuevo reconocimiento, es la que sigue:

La parte del ferrocarril, actualmente en consideracion, comienza en Quillota en un pequeño callejon adyacente a la estacion de la compañía del ferrocarril de Valparaiso a Quillota, i de ahí pasa en línea recta por los potreros de doña C. Cortez. En las primeras tres millas no se ha hecho ninguna variacion de importancia en la línea orijinal; pero al acercarse al cerro de la Cruz, al fin de la Calle Larga, he creido conveniente aproximarla al cerro, para evitar de este modo el cortar un número de viñas i huertos, i al mismo tiempo obtener mas facilidad para conseguir lastre i otros materia-

Digitized by Google

les para la construccion del trabajo. Mas adelante el camino pasa por el Molino del Rincon en el punto orijinalmente propuesto, pero en las tres millas siguientes se ha adoptado una direccion enteramente nueva, con el objeto de evitar los sérios e innecesarios perjuicios que causaria a los propietarios atravesando por valiosos huertos. La direccion tomada es al Norte de la acequia de la Compañía, donde el terreno es en estremo favorable, i donde pasando por potreros, los propietarios no sufrirán perjuicios. Este cambio mejora considerablemente la curva que da vuelta por la punta de la Calera, desde cuyo punto se han hecho variaciones notables en las seis millas siguientes para evitar el rio de Aconcagua.

En los planos he mostrado las posiciones relativas de ámbas líneas, para patentizar las ventajas propuestas por los cambios verificados. Se observará que varios puntos donde la línea orijinal sigue por largas distancias el lecho del rio, la nueva lo evita enteramente sin ocasionar aumento de costo; i desde la décima milla de Quillota, hasta Ocoa, en la décima cuarta, la línea nueva ocupa una posicion libre de toda peligro. Desde Ocoa hasta la punta de la Calavera las dos líneas son casi idénticas, pero al llegar al pié de este cerro se ha hecho una variacion de mucha importancia. En dicho lugar la vía orijinal atravesaba dos veces el canal principal del rio de Aconcagua. Semejante línea, sino del todo impracticable, acarreaba al ménos la ereccion de una milla de malecones de la clase mas costosa, i por lo tanto yo la he trazado ceñida a la base del cerro, en el sitio ménos espuesto a los perjuicios que pudiera causar el rio. Se hizo tambien un esperimento para averiguar el costo relativo de un túnel por el cerro, debajo de la cuesta, comparado con el de las fortificaciones necesarias sobre la orilla del rio, pero el resultado demostró que no convenia adoptar el primer recurso. De la punta de la Calavera para adelante, se han hecho variaciones en donde ha sido posible evitar el rio; i en la Punta de las Ovejas o Vinchucalen la línea orijinal que atravesaba dos veces el estero del Tabon, se ha cambiado de tal modo que se ahorran enteramente estos dos puentes. De la Punta de las Ovejas, atravesando las vegas de Llaillai, la nueva línea toma una direccion hácia la hacienda de don Pedro Ovalle, en lugar de dirijirse hácia la Punta de la Centinela. Esta variacion es el resultado de un minucioso estudio del Tabon, pues estoi satisfecho de la posibilidad de evitar el túnel principal de 1225 piés, sostituyendo uno de solo 500 piés de largo por el cerro de la Punta de la Centinela. Esta importante consideracion que envuelve no solo el ahorro de 725 piés de túnel, sino tambien una disminucion de cerca de media milla en el largo de la línea, me ha inducido a cambiarla completamente en las primeras cinco millas del paso del Tabon, que he examinado con el mayor cuidado, con el objeto de aprovechar todas las ventajas posibles.

La posicion exacta de la línea ha sido determinada i trazada

Digitized by Google

hasta la vijésima sesta milla de Quillota, i todos los planos, diseño de los trabajos i presupuestos están concluidos, abrazando esta porcion del camino una tercera parte de la distancia total entre Quillota i Santiago, incluso el túnel principal.

El resto de la línea hácia Santiago se ha inspeccionado con el objeto de mejorar su colocacion, i en todos aquellos puntos que ofrecian una posibilidad de variaciones de importancia, se han hecho secciones esperimentales. Esta investigacion promete mui buenos resultados, especialmente en la Quebrada de San-Ramon, en donde, de un reconocimiento que he practicado, consta de la practicabilidad de evitar el túnel de 450 piés de largo, 8 puentes grandes en el estero de Lampa, i de hacer al mismo tiempo una mejora en el gradiente del camino.

Cerca de Tiltil tambien se ha verificado un reconocimiento que demuestra la posibilidad de evitar un obstáculo de consideracion que se presentaba en la línea orijinal; v. g. el paso por el lecho del estero de Lampa por la distancia de una milla, lo que habria exijido la construccion de puentes o de un malecon de mucha solidez i costo. La nueva línea evita tambien igual dificultad cerca de Polpaico.

Se ocuparon con preferencia en el estudio del paso del Tabon, que ha sido el obstáculo formidable en la comunicacion férrea entre Santiago i Quillota.

La subida de la montaña de Tabon, por el lado norte, principia cerca de la punta del Centinela a corta distancia, hácia el oriente, de la estacion de Llaillai. El señor Campbell en su línea descrita, hacia rodear esta punta, que forma una especie de promontorio; el señor Lloyd a fin de acercar mas a la estacion el principio de la pendiente, consiguió atravesarla por un subterráneo de 500 piés de lonjitud. De este modo hacia levantar la parte baja del rápido gradiente del señor Campbell, desviándose de la línea recta en el valle o en la quebrada de los Loros. Continuando la ruta, se encuentra el paso de

Digitized by Google

la garganta de los Maquis, valle lateral que se une al Tabon, i que era preciso salvar para llegar a la cumbre de la montaña. El señor Lloyd proyectó una línea bien diferente de la del señor Campbell, con el fin de acortar el término de la obra i disminuir el costo. Encontró que se conseguiria esto atravesando la garganta por medio de un puente de 548 piés de largo i 124 de alto en la parte mas profunda i abriéndose a algunos piés de distancia hácia el occidente un túnel de 300 piés; pero su línea estaba a 45 piés mas alta que la del señor Campbell i sus curvas seguian casi uniformes con el radio de 604 piés, mientras que las de su coléga variaban de 630 a 820. La diferencia ademas en el proyecto Campbell consistia en que éste daba un rodeo mas al oriente, entraba a la garganta de los Maquis i volvia a la quebrada de los Loros por medio de un túnel de 1,225 piés de largo. El evitar este túnel tan prolongado fué uno de los motivos principales que indujo al señor Lloyd a buscar ese nuevo derrotero; tenia pues a la vista el ejemplo en el túnel de San-Pedro, que se encontraba todavía mui atrasado i absorvia costos crecidísimos. [1]

El señor Lloyd pasó su informe sobre este nuevo reconocimiento. El Gobierno veia

---

[1] Este túnel fué principiado en junio de 55 i concluido en setiembre de 61.

Digitized by Google

que el ferrocarril presentaba dificultades demasiado sérias para su acertada ejecucion. Por los estudios que se habian hecho en la vía de Melipilla, se habia creido que las dificultades que ella ofrecia no daban lugar a hacer alteracion en los acuerdos celebrados por la Sociedad al fundarse, para seguir la ruta del Tabon. Pero a esta ruta se objetaba dificultad de ejecucion, retardo de tiempo, esplotacion costosa i sobre todo que no ofrecia seguridad al tráfico. Adoptándola tal como se habia propuesto, se temia comprometer intereses de importancia, i esto decidió al Gobierno a pedir a Europa un injeniero distinguido, para someter a su decision aquellas delicadas cuestiones que se presentasen en el curso de obras de este jénero. Se comisionó para esto al señor Ochagavía, que se encontraba en Europa levantando el empréstito, i con las instrucciones respectivas, contrató en Francia a D. Eduardo Salles, injeniero de puentes i calzadas bien notable, que se decidió a venir mediante el sueldo de 15,000 pesos anuales. En junio de 59 estaba ya entre nosotros ocupado en examinar la línea i estudiar con el injeniero en jefe las modificaciones que convendria introducir.

Pero se suscitó un desacuerdo entre el señor Lloyd i el señor Salles, que dió por resultado un largo debate científico, en que nuestro injeniero en jefe dió una prueba mas

Digitized by Google

brillante aun de sus vastos conocimientos i capacidad en su profesion.

El injeniero consultor entró a estudiar el paso del Tabon, a comparar los proyectos de los señores Campbell i Lloyd, i a investigar si era posible encontrar nuevas mejoras. En febrero de 1860, pasó su informe al Gobierno, i por él se ve que encontraba peligro en que se adoptase cualesquiera de los mencionados proyectos a causa de la rapidez de sus gradientes i el corto radio de sus curvas. " Estas son, decia, por una i otra parte las condiciones mas difíciles que yo querria mejorar absolutamente, aun a precio de algunos sacrificios. Hé aquí por qué : la subida del Tabon, desde el Centinela hasta la cumbre, presenta una lonjitud de 18 quilómetros ($11\frac{1}{4}$ millas) con la áspera inclinacion de 2, 25 por ciento. Pero las dificultades de la ascencion no son sin embargo las mismas en todos sus puntos ; pasados los seis primeros quilómetros (4 millas), se sale de la garganta de los Loros i se encuentra uno sobre las mesetas de la cima de la montaña, donde se puede desenvolver curvas de estenso radio, de manera que las máquinas no tengan otro obstáculo que vencer sino el de la inclinacion. En los Loros, al contrario, las sinuosidades de las curvas agregarán su efecto a los de la pendiente. Habrá subterráneos en que la vía sea siempre mas resbaladiza i mas difícil, i habrá trechos, en fin, que exijirian una atencion i

Digitized by Google

una prudencia particular por parte del mecánico. Aquí es donde se encuentra lo mas áspero del paso i donde importa averiguar si los proyectos han llenado condiciones verdaderamente satisfactorias. Los dos proyectos que examinamos pueden caracterizarse, aunque en grados diferentes, por estos dos hechos : inclinacion de 2,25 por ciento i curvas de 180 metros (600 piés) de radio; lo que constituye una gran acumulacion de dificultades.» Para salvarlas proponia el señor Salles, a eleccion, dos líneas. La primera consistia en una fusion de las de Campbell i Lloyd, adoptando la de este último hasta el fin del túnel de Centinela; desde aquí hasta el estero de los Maquis deberia aumentarse el radio de las curvas a 1,000 piés i adoptar en seguida la línea orijinal del primero, en la que se encontraba el tunel de 1,225 piés. El objeto principal de esta propuesta era, que las curvas fuertes en los gradientes rápidos del Tabon harian mucha resistencia al paso de los trenes. La segunda línea que aconsejaba era cambiar el trazado del camino desde los alrededores de Llaillai hasta el subterráneo de Campbell en los Maquis. Saliendo de la estacion, en lugar de dirijirse sobre el Centinela, volvia a subir el valle hasta la estacion de los Loros. Dando allí una media vuelta, en una curva de 1,500 piés de radio, pasaba detras de la hacienda de los Loros i se detenia al pié de la montaña para princi-

Digitized by Google

piar la ascension del Centinela, hasta llegar a una altura de 1,560 piés. Para tomar en seguida la direccion de Santiago, recurria a la maniobra llamada *zig-zag* de cambio, en que la locomotiva tendria que hacer dos paradas i despues tirar el tren en la direccion requerida. Desde este punto la línea seguia paralela a la de Lloyd hasta llegar al estero de los Maquis i tomaba despues la de Campbell hasta el fin del largo socabon ántes indicado. Esta línea necesitaba de seis túneles que hacian una lonjitud total de 3,075 piés i el costo presupuestado era de 428,838 pesos mas que la proyectada por Campbell. Para continuar a Santiago, el injeniero en jefe i el consultor adoptaban la línea Campbell.

El señor Lloyd no aceptó bajo ningun aspecto la proposicion de semejantes líneas, i defendió con argumentos sólidos, con pruebas i ejemplos evidentes las ventajas que ofrecia su proyecto sobre los otros. Un camino seguro, ahorro de tiempo i de mas de un millon de pesos, tal era el resultado obtenido despues de un largo estudio de la localidad. «Asumo, decia, la responsabilidad de mis planes i confio en que los resultados me justificarán i probarán la sinceridad de mis intenciones.»

El 26 de abril de 1860, se reunió la Junta Directiva, en cumplimiento de una disposicion suprema, con el objeto de dictaminar,

Digitized by Google

en vista de los últimos informes, la línea que convendria adoptar. El 4 de mayo, el Superintendente pasaba al Ministerio del ramo el siguiente oficio:

Valparaiso, mayo 4 de 1860.

Señor Ministro:

El 25 del próximo pasado, el Injeniero en Jefe de la Emprésa presentó su informe en contestacion al del Injeniero Consultor, relativo al paso de la línea por Tabon. Inmediatamente fué entregado al Injeniero Consultor para que instruyéndose de su contenido, como ofreció hacerlo para el dia siguiente, concurriese a la conferencia verbal con el Injeniero de la Empresa.

En efecto, i para trasmitir a US. el resultado de las observaciones i el dictámen de la Junta sobre este asunto, como se me previno en nota de ese Ministerio de 1.° de marzo último, el dia 26 tuvo lugar la reunion con el espresado objeto.

La Junta sin dejar de prestar su atencion a la discusion de algunas cuestiones científicas de solo la competencia de los injenieros, se ha fijado mui particularmente en lo esencial de los proyectos, esto es, la seguridad que ofrezcan para el tráfico las diferente líneas propuestas, i, subordinada a esta condicion, la economía de gastos i de tiempo en la realizacion, buscando en todo el apoyo de la práctica i esperiencia.

En este sentido, procuró la Junta en esa sesion conocer la opinion de los dos injenieros sobre varios puntos en que pudieran no estar de acuerdo, i siendo conformes sus contestaciones en los mas sustanciales, ha continuado entre los Directores la discucion sobre la materia, celebrando sesiones diarias hasta llegar hoi a las siguientes conclusiones en que funda su dictámen:

1.° Que tanto en Europa como en América existen ferrocarriles con curvas i gradientes cobinados análogos a los de la línea propuesta para el Tabon por el injeniero Lloyd; i que se trafica por ellos con facilidad i seguridad.

2.° Que no hai mas peligro en pasar por curvas de seiscientos piés de radio con una velocidad de diez milla por hora, que por las de mil piés, a razon de veinte millas por hora.

3.° Que de las dos líneas que propone el injeniero Salles, la primera es mas larga que la del señor Lloyd i la segunda casi el doble.

4.° Que el proyecto del señor Salles de establecer en la cima del Centinela una estacion-paradilla o *zig zag* de cambio, no tiene ejemplo en Europa, ni aun en otra parte sino en caminos provisorios.

5.° Que la primera línea del señor Salles, no ofrece mas seguridad

Digitized by Google

en el tráfico que la del señor Lloyd, i menos la segunda, es decir, la con *zig zag* de cambio.

6.° Que el costo de cada una de las líneas proyectadas por el señor Salles, seria mucho mayor que la del señor Lloyd i requeririan mucho mas tiempo para su ejecucion, principalmente por la gran estension de socabones.

7.° Que la economía en el gasto de tráfico, si la hubiere, no compensaria el mayor costo de construcion.

Por las razones espuestas, el Directorio opina unánimemente por la adopcion de la línea proyectada por el injeniero Lloyd, por creerla mas ventajosa que las que propone el señor Salles.

Lo trascribo a US., acompañando un ejemplar del informe del Injeniero de la Empresa.

Dios guarde a US.

J. Nepomuceno Jara.

El desacuerdo, sin embargo, que el Gobierno veia entre los dos hábiles injenieros, lo puso en situacion mui embarazosa para decidirse sobre la línea preferible en el tránsito del Tabon. En esta circunstancia creyó conveniente que se hiciera por el injeniero consultor un nuevo estudio en la vía de Melipilla, por habérsele indicado que habia direcciones no esploradas i que permitian salvar los cordones de cerros que cruzan ese departamento, ahorrándose los grandes túneles propuestos por los injenieros que la estudiaron en 1856.

El injeniero consultor, acompañado de nuestro intelijente injeniero don Adriano Silva, inspeccionó el nuevo territorio. Sus trabajos dieron por resultado la descripcion de una nueva línea que principiando entre la estacion de Quilpué i el punto llamado el Sauce, en la línea del ferrocarril, se dirijia por terreno fácil hasta atravesar el portezue-

Digitized by Google

lo de Moscoso, el Marga-Marga, i remontaba el valle de ese nombre en la vecindad del estero del Quillai. Luego ascendia la montaña que limita por el norte el valle de Casa-Blanca i bajaba a este lugar. Despues de haber pasado por el caserío llamado de los Vazquez i por el estero de Casa-Blanca, la línea recorria hasta dar con el camino real de Melipilla, no léjos de la villa de Casa-Blanca, hasta llegar a las cadenas de las Hormigas i de Ibacache. Vencidas éstas, el camino tomaba el nivel del llano de Ibacache a orillas del estero de los Anjeles, se estendia sobre una vasta llanura hasta llegar a Melipilla, i de aquí continuaba hasta San-Francisco del Monte. Para tomar la direccion a Santiago, el señor Salles preferia que se juntase la línea con el ferrocarril del Sur en San-Bernardo. Las mayores dificultades que se ofrecian para realizar este proyecto, eran la apertura de dos socabones en la cerranía de Quillai, ámbos de 2,100 metros de lonjitud; cuatro en las Hormigas que hacian una lonjitud de 809 metros i uno de 940 en Ibacache. El tiempo que calculaba para su conclusion era 4 años, i el valor presupuestado 6.745,000 pesos, esto es, como millon i medio mas que por la del Tabon; i sin embargo el señor Salles la recomendaba como preferible a esta última.

Terminados estos trabajos, se estaba ya en posesion de todos los antecedentes necesa-

Digitized by Google

rios para resolver la importante cuestion de preferencia. El Gobierno habia entrado a estudiarlos detenidamente, tomando en cuenta la lonjitud de cada línea propuesta, sus pendientes sus curvas, las partes de difícil construccion, el costo de la obra, el tiempo que exijiria, i la seguridad i economía de la esplotacion. Para esto consultó incesantemente a los dos injenieros. Apesar de ofrecer la vía de Melipilla quizá mas ventajas, parece que el Gobierno prestaba atencion preferente a la del Tabon, atendidas las circunstancias de ser ménos gravosa al erario, i que sin ofrecer peligros al tráfico se podia realizar en mas corto tiempo. «No es la línea teóricamente mejor, decia el Presidente de la República, la que debe adoptarse, sino la mas practicable atendidos los elementos de que podemos disponer, i la que consultando la debida seguridad del tráfico, reuna en mayor grado las condiciones de ejecucion ménos costosa i mas pronta i de esplotacion mas económica.» [1]

Se arribó pues a la decision i se dictó el decreto siguiente que vino a fijar definitivamente la línea que debia preferirse:

Santiago, agosto 1.° *de* 1861.

Vistos los informes presentados por los injenieros comisionados para reconocer i estudiar las diversas líneas propuestas para unir a Santiago i Valparaiso por medio de un ferrocarril, i examinados

---

[1] Mensaje de apertura del Congreso en 1861.

Digitized by Google

con toda detencion los motivos de preferencia que obran en favor de cada una de ellas i considerando:

1.° Que la lei de 28 de agosto de 1851, que mandó construir el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, tuvo por principal objeto ligar por ese medio de comunicacion las espresadas ciudades.

2.° Que elejida por la sociedad que se organizó para construir el ferrocarril de Santiago a Valparaiso la vía de Tabon, solo podria proponerse i adoptarse la variacion de este acuerdo por ventajas de manifiesta importancia, i de los reconocimientos practicados no aparece que éstas se obtengan por la via de Melipilla.

3.° Que si en órden a la colocacion de la línea se pueden evitar por la vía de Melipilla curvas de tan corto radio i en tan gran número como presentan las diversas líneas proyectadas por la via de Tabon, no se pueden evitar pendientes igualmente fuertes i se prolonga la estension de la línea por construir en mas de un tercio.

4.° Que la ventaja de aumentar el radio de las curvas i disminuír el número de éstas que ofrece la vía de Melipilla, no solo obliga a prolongar la vía por construir en mas de un tercio, sino tambien a la construccion de varios socabones entre los cuales hai uno de 940 metros i otro de 1900 que solo podria reducirse a un tercio empleando gradientes demasiado fuertes, mientras que la via de Tabon solo exijiria la construccion de un socabon de poco mas de 100 metros.

5.° Que excediendo la estension por construir en la direccion de Tabon en mas de un tercio i en el supuesto que las dificultades de ámbas fueren análogas, no puede ménos de reconocerse que la construccion del ferrocarril por la vía de Melipilla exijirá la inversion de mayores capitales i el empleo de mayor tiempo.

6.° Que teniendo principalmente en mira la union de Santiago i Valparaiso, i tomando como base los cálculos sobre el costo formado por los injenieros informantes, el costo de la construccion del camino por la vía de Melipilla excederia en mas de un millon i doscientos mil pesos al de la línea por la vía de Tabon, aun en la hipótesis de establecer la union entre las dos citadas ciudades, aprovechando la parte del ferrocarril del sur comprendida entre Santiago i San-Bernardo.

7.° Que atendidas las bases que los injenieros han tenido para apreciar los costos de construccion por una i otra vía deben reputarse por mas exactos i aproximados los relativos a la línea de Tabon, que reposan en estudios i trabajos detallados, i respecto de los cuales se puede decir que las dificultades estaban a la vista mientras que la apreciacion de los costos de construccion de la línea de Melipilla, no reposa en estudios i trabajos detallados i quedan siempre espuestos a salir fallidos por ser desconocida la formacion interior de los cerros que es necesario romper por medio de socabones, algunos de los cuales son bastante estensos.

Digitized by Google

8.° Que si se toma por término de comparacion el tiempo i costos que ha exijido la construccion de los socabones del camino de Valparaiso, las dificultades i errores de cálculo a que ellos han dado oríjen, hai sobrado fundamento para temer que, tanto en el costo como en el tiempo que se exija para la construccion de los socabones de la vía de Melipilla, habrá un aumento mui considerable que bien pudiera llegar al doble.

9.° Que en órden a los costos de esplotacion, no hai razones bastantes para tener por seguro que sean mayores por la vía de Tabon que por la vía de Melipilla, porque si en aquella pueden aumentarlo el gran número de curvas, obran de una manera análoga las pendientes fuertes en que poco difieren ámbas líneas i la mayor estension que se recorre.

10. Que aun suponiendo mayores los costos de esplotacion en la línea de Tabon, el mayor gasto anual que exija no podria exceder de ninguna manera al interes del mayor capital que es necesario invertir para construir el camino por la línea de Melipilla i que en el caso mas desfavorable se recompensaria el mayor costo de esplotacion con el interes del mayor capital invertido, salvándose siempre las sérias dificultades que para proporcionarse este mayor capital se presentarian.

11. Que la adopcion de la vía de Melipilla orijinaria ademas nuevas demoras para la construccion, porque no se han hecho sobre ella los estudios i trabajos detallados, que son indispensablee para la formacion de presupuestos i para la construccion, i que esta demora inevitable seria causa de nuevos gravámenes para el Estado.

12 Que curvas de corto radio, como las que presenta la línea de Tabon i pendientes igualmente fuertes se encuentran en el mismo o en mas alto grado en varios ferrocarriles de Europa i América que se esplotan hace años con regularidad i sin peligro para el tráfico.

13. Que tanto en el ferrocarril de Valparaiso a Quillota como en el de Copiapó a Pabellon, hai curvas i gradientes de la misma clase que los de Tabon i aun mas fuertes, i que, sin embargo de esta circunstancia, esos ferrocarriles han estado en ejercicio con toda regularidad, sin que por tal causa hayan ocurrido accidentes ni ofrecido peligros al tráfico.

14. Que segun la opinion del mismo injeniero que propone la vía de Melipilla como preferente, la via de Tabon puede esplotarse con regularidad i seguridad empleando los medio adecuados i procediendo de la misma manera que para esplotaciones de líneas semejantes se procede en Europa i América.

15. Que la línea proyectada en la vía de Tabon por el injeniero consultor solo obtiene un corto aumento de radio en las curvas a costa de la prolongacion de la línea i de la abertura de un socabon de 1,225 piés en roca viva, lo que sin duda aumentaria el costo i tiempo de construccion.

16. Que la línea propuesta por el injeniero de la empresa ofrece

Digitized by Google

base mas fija tanto sobre el costo de la obra como respecto de su duracion.

17. Que tanto este injeniero como el injeniero de Salles están conformes en que las curvas, que es el principal defecto de la línea de Tabon, pueden hacerse de mayor radio i que no habria dificultad insuperable para correjir este defecto si el resultado de la esplotacion no correspondiere a los cálculos que formen acerca de su practicabilidad. I visto lo informado por la Junta directiva del ferrocarril;

He acordado i decreto:

Art. 1.° Continúese la construccion del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso por la vía de Tabon adoptándose la línea propuesta por el injeniero de la empresa.

Art. 2.° Procédase sin demora a los trabajos de detalles i formacion de presupuesto para la parte de la línea comprendida entre Polpaico i la cima de Montenegro.

Art. 3.° La junta directiva de los trabajos del ferrocarril entre Quillota i Santiago procederá desde luego a admitir propuestas para la parte del camino comprendida entre el socabon del Centinela i la cima del Montenegro, en conformidad de lo prescrito en el supremo decreto de 27 de mayo de 1859.

Archívese, comuníquese i publíquese.---MONTT.—*Antonio Varas.*

El señor Lloyd obtuvo, pues, el triunfo en esa lid científica en que lo habia colocado su carácter de primer jefe de la obra que levantara casi desde sus cimientos. En ella demostró mas de lo que arrojaban sus buenos antecedentes como notabilidad profesional. Supo rebatir con moderacion, con elocuencia i con razones bien convincentes todos los argumentos que de tiempo atrás le oponian con respecto al paso del Tabon, que él siempre defendió con convicciones verdaderas, no por provecho personal, sino por el interés del pais que le habia prestado toda su confianza.

Digitized by Google

Digitized by Google



Fotog. Cauchois

ESTACION DE SANTIAGO

Digitized by Google

Digitized by Google

VII.

Entre tanto se ventilaba el reconocimiento que debia hacer el injeniero consultor sobre el paso de la línea por Tabon, el Gobierno a mediados de 1859 habia dispuesto que se continuasen los trabajos de Quillota en adelante. El 8 de setiembre de ese año se inauguraron i se dió a contrata la primera seccion de Quillota a Centinela. En febrero de 61 la máquina recorria hasta la Calera, 7 millas mas; pero esta parte no se encontraba enteramente concluida sino solo en aptitud necesaria para el tráfico. En marzo del mismo año los trabajos se paralizaron por accidentes imprevistos que impidieron al contratista la continuacion de la obra, i tambien porque habiéndose dispuesto nuevos

Digitized by Google

reconocimientos por la vía de Melipilla, no era posible seguirlos.

Resuelta por el decreto de 1.° de agosto, ántes transcrito, la cuestion mas difícil que se habia presentado en todo el curso de la obra, no habia ya embarazo alguno para prestarle toda la actividad que merecia, i que la conveniencia pública reclamaba.

Todo estaba preparado para la grande obra; pero faltaba todavía quienes la realizasen. El pais entero habia visto con sentimiento el gran retardo que demandó la parte comprendida entre Valparaiso i Quillota, i temia con razon que la nueva empresa no estuviera exenta de los mismos inconvenientes.

En estas circunstancias se presentó un hombre ya conocido en el pais por su jenio de empresas, i dijo al Gobierno: «Construyo el ferrocarril entre Santiago i Quillota «en el término de cuatro años, recibiendo en «pago la suma de 5.500,000 ps. Si se quie«re activar la obra, esto es, obtener su mas «pronta realizacion, me comprometo a lle«varla a cabo en el término de tres años, pe«ro con la condicion de que se me paguen «500,000 pesos mas, en atencion a que los «gastos para acelerar los trabajos serán mu«cho mayores.» Estas proposiciones salian de boca de don Enrique Meiggs, que en los trabajos del Ferrocarril del Sur, que habia contratado i que ejecutaba en esa época, habia

Digitized by Google

dado pruebas de que conocia, sabia dirijir e impulsar acertada i activamente obras de esta clase. Contaba tambien con elementos preparados i en cantidad mas que suficiente para iniciar pronto la empresa que solicitaba. Las bases de la propuesta fueron presentadas el 10 de setiembre.

El Gobierno se apresuró sin demora a tomarlas en consideracion. Veia en Meiggs al único contratista en quien se podia tener confianza de que cumpliria su palabra. Habia venido observando paso a paso los entorpecimientos i dificultades que la parte entre Valparaiso i Quillota habia encontrado en su ejecucion.

Las demoras que esa obra esperimentó a consecuencia de que la multiplicacion de contratos parciales i la frecuencia con que se rescindian i daban ocasion a litijios, ya por la incompetencia de los contratistas en esta clase de trabajos, o ya por que carecian de los elementos necesarios, lo decidieron a aceptar la propuesta de Meiggs como el medio mas seguro i eficaz de que el pais pudiera entrar pronto en posesion del gran beneficio que ansiaba i que venia esperando desde tantos años.

Las bases de la nueva propuesta no parecieron de ninguna manera exajeradas. Las garantías que ofrecia Meiggs eran seguras: el Gobierno no era obligado a pagar ninguna cantidad anticipada, sino a abonar el valor

Digitized by Google

de los trabajos concluidos i que se entregasen en perfecto estado de servicio.

No se vaciló en dar la mas pronta tramitacion al asunto. El 11 de setiembre eran sometidas las bases al Senado, juntamente con un proyecto de lei, el cual fué aprobado. El 12 se aprobó en la Cámara de Diputados, la que animada de los mas vivos deseos de ver concluida la obra cuanto ántes, aprobó ademas este acuerdo que debia pasarse al Ejecutivo: «La Cámara cree que se consultarian mejor los intereses del pais contratando el Gobierno por el término mas corto la construccion del ferrocarril de Santiago a Quillota.»

El dia 14 se promulgó la lei, que es la siguiente:

Santiago, setiembre 14 *de* 1861.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEI.

Art. único.—Se autoriza al Presidente de la República para que proceda a contratar, bajo las bases acompañadas al mensaje de 11 de setiembre del presente año, la construccion del ferrocarril de Santiago a Quillota, obligando al Estado por el mayor gasto que sobre los fondos destinados a esta obra fuere necesario hacer.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien sancionarlo: por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.—MANUEL MONTT.—*Antonio Varas.*

El mismo dia, a las 12 i cuarto de la noche, firmaba don Enrique Meiggs la contrata en que se obligaba a construir el ferrocarril en el termino de tres años por 6.000,000

Digitized by Google

de pesos, con una multa de 10,000 pesos por cada mes de retardo i una gratificacion de igual cantidad por cada mes de anticipacion al plazo estipulado. Debia rebajársele el valor de los trabajos hechos anteriormente por otros contratistas entre Quillota i Centinela, i descontar del precio estipulado el valor de todos los materiales que la empresa tenia preparados para la continuacion del camino. (Doc. F.)

El 16 la poblacion de Santiago se agrupaba en la estacion del ferrocarril del Sur, en que iba a situarse tambien la del ferrocarril central, llena de patriótico entusiasmo para colocar la piedra de inauguracion de los trabajos, confiados a un hombre que tenia todas las audacias del triunfo i del jénio. Meiggs daba en esa circunstancia la esperanza mas lisonjera.—«Hago votos, decia, porque este Chile que es mi patria adoptiva, se engrandezca cada dia mas. Realizarán este fin empresas como la que vamos a llevar a efecto. Sobre esta obra, señores, puedo aseguraros que estará concluida, mediante el favor de Dios, dentro de tres años!» Meiggs prometió i ha cumplido mas de lo que prometia.

Puesta la obra en sus manos, el pais pudo entonces descansar tranquilo, porque habia dado con el hombre que necesitaba. La esperanza de la pronta union de Santiago con Valparaiso, que mas de una vez habia parecido aniquilarse por los serios obstá-

Digitized by Google

culos que oponia la naturaleza, estaba consólidada. Meiggs, con el jénio de la empresa i anheloso de colmar de una vez la hermosa espectativa de Chile, representada en esta empresa, se presentó osado i enérjico a avasallar esa naturaleza que rehusaba franquear a nuestra civilizacion el carácter de grandiosidad a que aspirábamos.

El nuevo contratista principió los trabajos el 1.° de octubre, dirijidos por una planta de injenieros que habian dado distinguidas pruebas de intelijencia i actividad. La obra debia ser inspeccionada por el injeniero en jefe i sus ayudantes.[1]

Un número de obreros que pasaba de 2,000 comenzó a estenderse por todos los puntos de la línea en iniciacion. Toda ella se dividió en cuatro secciones: 1.ª de Santiago a Polpaico; 2.ª de Polpaico a Montenegro; 3.ª de Montenegro a Centinela, i 4.ª de Centinela a Quillota.—Estas secciones se componian de varias faenas dadas a contratistas entusiastas i laboriosos en quienes Meiggs depositaba toda su confianza.

Injenieros, contratistas i, en jeneral, todos los trabajadores se mancomunaron para em-

---

[1] Los injenieros que han estado al lado del señor Lloyd son: don Jorje 2.° Lyon, don Juan P. Higgins, don Tomas Eastman, don César Lezaeta, don José Manuel Corvera, don Nicanor Gána i don Cárlos Zenteno, chilenos: don Guillermo Henderson, don N. Camerer i don Eujenio Poison, estranjeros.

Digitized by Google

prender con un esfuerzo heróico e impulsados por una misma voluntad, esa lucha colosal del hombre contra la naturaleza.

Sumamente difícil nos seria seguir dando una descripcion de la marcha progresiva de tanta obra diseminada. De Santiago a Quillota todo era una nueva poblacion reunida por el trabajo. Jamás se ha visto en Chile un espetáculo mas grato que el ofrecido por esa aglomeracion de hombres haciendo frente a las fatigas i dedicados sin descanso a cumplir, cada uno, las tareas que le eran peculiares. Desde los injenieros hasta los peones, todos trasportaban sus hogares a esos campos solitarios, que pronto iban a activarse con el roce de la locomotora.

Meiggs no estaba tranquilo un solo dia, porque toda la obra necesitaba de su impulso, de su vijilancia, de un contacto incesante con los trabajadores para imprimirles vigor i alentarlos en sus esfuerzos. Con su carácter afable e insinuante, se atraia la gratitud de todos los obreros i los hacia dóciles al trabajo. Léjos de mirar con temor el faltar por causa de ellos al compromiso que habia contraido para la conclusion de la obra, tenia tal confianza que se determinó a decir: «Concluyo el ferrocarril, no en tres años, sino en dos.» Estas palabras, en boca de otro hubieran sido miradas como delirio de una imajinacion ardiente; pero pronunciadas por Meiggs eran consideradas como infalibles.

Digitized by Google

Habia estudiado i penetrado el carácter del obrero chileno i descubierto el secreto de mantenerlo siempre sumiso al trabajo. No los trataba jamás, como se acostumbra entre nosotros, a manera de esclavos sometidos al capricho i a la terquedad de sus patrones. Meiggs trataba como hermano al primero de sus empleados i al último de sus peones. Pagarles con puntualidad, sin escatimarles ni medio centavo, i darles de comer hasta satisfacerlos, era el secreto que tenia para mantenerlos en órden i adictos a un trabajo contínuo. Un peon era mui considerado, i jamás se vió inferirle el mas leve castigo; porque la primera condicion impuesta por Meiggs a los contratistas era, que se rescindirian los contratos si se notaba mal tratamiento para con los peones. ¡Noble i humano proceder!

Por otra parte, Meiggs, reconoció en el obrero chileno fuerzas físicas imponderables, que no habia encontrado aun en los trabajadores irlandeses, reputados como los mas vigorosos. Estas circunstancias influyeron en él para decidirlo a apresurar la obra en que el pais cifraba sus mas encantadoras esperanzas.

Desde que se iniciaron los trabajos, la actividad fué siempre creciendo i el número de obreros aumentándose de dia en dia, porque de todas partes venian innumerables peones a contribuir con sus brazos vigorosos al

Digitized by Google

adelanto de esta obra, atraidos solo por el nombre de Meiggs, cuya popularidad entre nuestra clase obrera, habia corrido toda la República. Esta jamás habia conocido un *patron* que les pagase i tratase mejor. El gran contratista, guiado de sus atrevidas miras de avanzar un año los trabajos, no desechó a ninguno que se le acercaba en busca de ocupacion, i tanto creció el número de obreros que se contaba en la época de mayor esplendor de las faenas, que se elevaron hasta 10,000

Ha existido en Meiggs una atencion tan preferente para con los hijos del pais, que todos le son deudores de un voto espontáneo e imperecedero de agradecimiento. El ha ocupado siempre con preferencia a todo trabajador chileno, i solo se ha servido de estranjeros cuando no encontraba entre aquellos personas que tuvieran conocimientos especiales en ciertas obras. Por un estado que publicamos mas adelante, se ve que los estranjeros están en relacion como de uno por cada 100 chilenos. Meiggs ha venido a probarnos, ántes que nadie, con hechos, que Chile tiene en su seno hijos que están prontos a servirle en su carrera de progreso. Léjos de aniquilar su mérito, los ha elevado hasta despojarse él mismo del honor indisputable que le ha cabido en la realizacion del ferrocarril. El bríndis de Llaillai es la pintura mas fiel de

Digitized by Google

lo que decimos, i cada palabra de ese brindis ha quedado esculpida en todo corazon verdaderamente patriota.

Meiggs encontró en todos sus trabajadores cooperadores dignos de él i así solo temió que incidentes estraños desbarataran sus planes. Tales eran la caida de grandes lluvias que impidieran el trabajo.

En noviembre de 1862 entregó i fué dada al tráfico la parte comprendida entre Quillota i Llaillai, i a fines del año los trabajos del resto de la línea se encontraban en un grado tal de adelanto, que todo hacia esperar la mas pronta conclusion de la vía. El trabajo era llevado hasta el desvelo; se soportaban con gusto las fatigas i, hasta en horas mui avanzadas de la tarde, se afanaba el trabajador por adelantar sus labores.

Cada faena tenia sus grandes dificultades que vencer en el terreno; pero ellas se encontraban aglomeradas en la quebradas de San-Ramon, Montenegro, i la formidable montaña del Tabon. Allí estaban reunidos el trabajo i la pujanza mas ardorosos para batallar con elevadísimos montes de roca viva que debian partirse unos i horadarse otros a fuerza de pólvora. Para demostrar el arrojo de tan terrible lucha, reproducirémos las siguientes líneas de uno de nuestros conocidos escritores, que a principios del presente año recorrió las faenas:—«Las obras mas notables que se observan entre Llaillai i Montenegro

Digitized by Google

despues del corte de la cima de este último nombre, son un viaducto sobre terraplenes elevadísimos en la quebrada de las Chilcas, con un camino subterráneo para el servicio de la hacienda de Tabon, donde aquel se encuentra, i un corte en la puntilla llamada por los injenieros *pórfiro rojo.* En este lecho de piedra durísima, el contratista Mr. Pearce hizo sepultar atrevidamente una tonelada de pólvora i con su esplosion logró romper el cerro, arrancando una cantidad de roca que se calculó en 14,000 varas cúbicas. Por la tarifa de los trabajos, esta operacion hecha a combo i broca, habria costado 10,500 pesos o 6 rs. la vara cúbica; pero el injeniero i el atrevimiento del constructor hizo el tajo con un gasto de ménos de 500 pesos. El mismo Mr. Pearce nos decia que al reventar la mina, el cerro se estremeció con una esplosion sorda i apagada, como si ésta tuviera lugar a algunas leguas de distancia, e hinchándose el promontorio de rocas hasta una altura de diez o doce varas, se abrió como una granada a ámbos lados de la línea.» [1]

Para manifestar aun mas el impulso que cada administrador de la faena daba a las labores que le estaban encomendadas i los afanes i desvelos consiguientes, no podemos ménos

---

[1] Don Benjamin Vicuña Mackenna.—*Viaje por la República Carrilana*, efectuado el 19 i 20 de enero de 1863.

Digitized by Google

de reproducir estos otros renglones del mismo viajero, respecto de los trabajos del Tabon:—«Mr. Pearce es el decano de los contratistas i directores de obras del camino, i su faena se cita como modelo en toda la línea. Hace mas de treinta años que se ocupa de trabajos de este jénero, i en Estados-Unidos, su patria, ha dirijido no pocas de estas empresas, particularmente en la línea del famoso ferrocarril de Erie, que une a Nueva-York con los lagos del Norte. Por esta razon ha sido colocado aquí, junto con Mr. Braniff, para vencer las mas grandes dificultades del camino, horadando montañas i salvando con inmensos viaductos los abismos. Le acompañan tres de sus hijos, que tienen a su cargo las faenas de las Chilcas i de Montenegro; pero desgraciadamente el mayor de ellos i el mas activo e intelijente, ha perdido en estos dias la razon, a causa del exceso de fatiga i violenta ansiedad con que ha trabajado para terminar oportunamente las obras qne le han sido confiadas. ¡El trabajo tiene tambien su heroismo i sus mártires! Este jóven no dormia de noche trabajando en sus cuentas i planos, i durante el dia los calores del sol i la privacion de alimentos en las horas acostumbradas, concluyeron por desorganizar su cerebro. Esta desgracia habia acontecido en estos últimos dias i Mr. Pearce estaba recien llegado de Valparaiso, donde habia pasado una semana

Digitized by Google

sin desnudarse ni dormir, velando a su hijo. Pero Mr. Meiggs llegó a relevarle, tomando a su carge al enfermo para conducirlo personalmente a Santiago, mientras su padre volvia aceleradamente a proseguir, asaltado de una penosa incertidumbre, sus urjentes i árduos trabajos.»

«Mr. Pearce ha tenido especialmente a su cargo el túnel de los Maquis, [1] i como diariamente recibiese cartas de Mr. Meiggs apurándolo por la conclusion de aquella obra, que la preocupacion pública miraba como interminable desde que el de San-Pedro habia durado una eternidad, se resolvió a hacer un esfuerzo para darle fin el 1.° de enero del presente año. Con este propósito llevó su cama al cerro, juntó todos los mineros de todas las faenas inmediatas, reunió 30 a 40 toneladas de pólvora, pues solo en las brocas i barrenos gastaba 15 qtles. diarios (sin contar los *polvorazos* o minas de esplosion en los que se gastan 10 i mas qtles. a la vez), i por último ofreció a sus *boys* (muchachos) que si el túnel daba luz de una parte a otra el dia prefijado, les obsequiaba un almuerzo *ad libitum* por via de *yapa*, como decian los mineros. A las doce de la noche, en efecto, pues se

---

[1] Este túnel, de 300 piés de lonjitud, que se encuentra al sur de la quebrada de los Loros fué proyectado despues para evitar un gran corte. El túnel del Centinela se habia terminado a principios de 62 i el de los Loros, al norte de la quebrada, a fines del mismo año. —*Nota del autor.*

Digitized by Google

trabajaba noche i dia, el 31 de deciembre el último tiro rompió una grieta de la roca que obstruia en el centro del túnel la marcha de los zapadores que venian de las estremidades, i en el acto mismo comenzó la fiesta.»

De este modo se efectuaban los mas árduos trabajos: el buen tratamiento hacia llevaderas al obrero sus fatigas.

Meiggs determinó, entónces, que para el 4 de julio del presente año estuvieran todas las faenas espeditas para el tránsito de la primera locomotora hasta Santiago, que debia ser la precursora de un próximo i grandioso acontecimiento para él i para el pueblo chileno. Al efecto, ordenó que el dia 3 de julio a las once del dia, cada contratista tuviese su parte preparada con tal objeto. Meiggs lo pedia i debia darse cumplimiento. Los esfuerzos se acrecentaron i la voluntad de Meiggs fué realizada, i realizada con anticipacion.

Parece que el tiempo miraba con respeto esa falanje de obreros que se hacia venerar en su decidida contraccion al trabajo, i sujetó las lluvias que eran esperadas con temor. El invierno de 63 ha sido benigno i ha permitido que no se abandonase un solo dia la labor.

A principios del mes de mayo, la faena entre Santiago i Tiltil se hallaba terminada enteramente i el 26, del mismo, cerca de 300 personas de nuestra capital fueron conduci-

Digitized by Google

das por la locomotora a celebrar la inauguracion del monumento espiatorio de uno de nuestros héroes de la patria, Manuel Rodriguez, que fué erijido en Tiltil por el contratista de esa seccion, don Enrique M. Keith. En ese dia se recorrieron las treinta primeras millas. Tal acontecimiento fué el anuncio de la próxima conclusion de la vía férrea, que no se dejó esperar por mucho tiempo.

El 1.° de julio, esto es, cuatro dias ántes del prefijado por Meiggs, los diarios de Santiago anunciaron que ese dia una máquina iba a recorrer todo el camino. El aviso produjo, no solo en la capital, sino en todo el país esa viva animacion, ese entusiasmo sin límites, que solo se nota cuando se agrega una nueva proeza a la historia de un pueblo. La máquina «Contratista» llegó a las cinco de la tarde a la estacion de San-Diego conduciendo a los héroes principales que acababan de unir con un lazo eterno de gloria i prosperidad las dos grandes ciudades de la República. Un concurso innumerable invadia el paseo de la Alameda, para recibirlos i enlazar con los vítores del regocijo, el nombre del denodado contratista don Enrique Meiggs.

La obra no se hallaba enteramente concluida. Faltaban algunos trabajos para dejarla espedita i entre ellos el majestuoso puente sobre el viaducto de los Maquis.

Digitized by Google

El 1.° de setiembre quedó todo el camino pronto para inaugurarlo i darlo al tráfico.

Las esperanzas de Chile estaban colmadas; tenia ya al frente el porvenir que se habia adquirido por la constancia, por los esfuerzos i por la intrepidez. A los once años ha logrado alzar del cimiento, para colocar en la cumbre del gran edificio, ese lema que impulsaba a los que lo suspendian: PERSEVERANTIA OMNIA VINCIT.

Digitized by Google

Digitized by Google



Fotog Canchois

PUENTE SOBRE EL MAPOCHO

Digitized by Google

Bosque[illegible]

Santiago i V[illegible]

[illegible] de [illegible]

[illegible]

[illegible]vilizacion [illegible]

[illegible] historia [illegible]

[illegible] los jóvenes [illegible]

[illegible]

Digitized by Google



Digitized by Google

VIII.

Bosquejada las historia del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, nada mas justo, ántes de terminar, que dedicar algunas líneas en homenaje a los héroes que lo han coronado, despues de una lucha de poco tiempo; pero audaz i constante. Las proezas hechas en dos años por ese ejército de la civilizacion, ocuparán una bella pájina en la historia de nuestra época, i en todo tiempo las jeneraciones las verán escritas en el granito de las montañas ablandado por el sudor del cansancio i de las fatigas, i en el cual el peon chileno ha estampado el sello de su brazo vigoroso.

Al frente de todos ellos está don Enrique Meiggs, i ningun elojio mejor podemos hacer de él que reproducir, con algunas modifica-

Digitized by Google

ciones, la biografía que publicamos en el *Ferrocarril* el dia de la inauguracion del camino. Es la siguiente:

Hoi que Santiago i Valparaiso se dan un abrazo cordial que sella su union, que es el principio de una confraternidad perpétua en sus ideas, sus aspiraciones i sus esperanzas, a las manifestaciones de alegría i espansion que este grande acontecimiento despierta, se enlaza en todas las memorias i en todos los lábios un nombre en el que se simboliza, i encarna el esfuerzo que representa la mas alta gloria de Chile en la grande i ruda campaña de su civilizacion. Ese nombre es el de don Enrique Meiggs, cuyo jénio emprendedor atrae el aplauso de todos los patriotismos i de los mas lejítimos entusiasmos, porque a él se debe el ver coronada por el éxito la jigantesca obra del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso. Actividad, jénio, audacia, heroismo, hé aquí lo que se necesitaba para acometer la empresa. Todas esas cualidades, bien lo ha probado, no son estrañas a su varonil naturaleza. El ferrocarril entre Santiago i Quillota, concluido por él en ménos de dos años, prueba mui bien lo que decimos. Don Enrique Meiggs encierra en sí el carácter i la enerjía suficientes para engrandecer a un pueblo. No es en Chile solo donde ha desplegado sus dotes para las grandes empresas i donde ha venido a hacerse notable. Meiggs ha nacido i se ha educado a la sombra de grandes obras, i en ellas ha pasado casi toda su vida, apesar de haberle ocasionado, mas de una vez, amargas transiciones. Pero un hombre de su temple no se deja jamas abatir por los golpes de la adversidad. Su vida es la del jénio, siempre en busca de un vasto campo en que ejercitarse.

Don Enrique Meiggs es natural de los Estados-Unidos de Norte-América. Nació en la ciudad de Catskill, condado de Greene, en el Estado de Nueva-York, el dia 7 de julio de 1811. Su padre, don Elisha Meiggs, era contratista de muchos de los principales ferrocarriles del

Digitized by Google

Estado, como tambien de muelles i otras obras públicas de gran importancia.

Desde temprano el jóven Enrique, que habia recibido una esmerada educacion, ayudaba a su padre en la preparacion de planos, especificaciones i varios otros trabajos relativos a sus empresas. Desde entónces principiaron a desarrollarse en él esas ideas atrevidas de especulaciones industriales que mas tarde vinieron a ser su especialidad; i ellas han tenido decisiva influencia en el progreso inmediato de los lugares que ha visitado.

A la edad de doce años Meiggs principiaba, entregado a sus propias fuerzas, a abrirse un porvenir, i adquirió una buena posicion como comerciante. En esa edad juvenil era ya un hábil especulador en su ciudad natal i rolaba entre los comerciantes esperimentados i de mas crédito, que lo distinguian, porque, aparte de un fino trato social, adquirido con precocidad, su semblante revelaba un carácter activo i dilijente. Al fin de veinte años consecutivos de trabajo, logró un buen éxito; pero su jénio necesitaba ensayarse en un campo mas vasto. Se trasladó a la ciudad mas mercantil de la Union, Nueva York. Contaba entónces 32 años. Por la buena reputacion de su intelijencia i honradez que le precedia, no le costó mucho encontrar una ocupacion lucrativa i entró de director de los negocios de una de las mas fuertes i acreditadas casas de maderas de construccion. El brillante desempeño de este destino indujo a los dueños, al cabo de tres años, a ofrecerle la posicion de socio, que Meiggs no aceptó, porque se inclinaba a ser independiente en sus especulaciones.

Siguió negociando por su propia cuenta hasta el año 1837, i contaba entónces con una fortuna mas que regular, adquirida en un largo i no interrumpido período de arduas tareas comerciales, cuando la adversidad vino a tenderle por primera vez sus redes. La suspension universal de los bancos en esa época i la crísis financiera consiguiente le arrebataron la mayor parte de su fortuna. Sin embargo, su carácter no era para abatirse aun con un golpe tan serio, i recobrando algo de lo perdido,

Digitized by Google

principió de nuevo a trabajar llevando en su favor crédito, buena fama i conducta intachable. Especuló por algun tiempo mas en NuevaYork i se dirijió en seguida a Williamsburg. Gozando siempre de la confianza de sus conciudadanos como hombre privado, ella vino a colocar a Meiggs en un puesto elevado como hombre público. Ocupó durante los últimos cuatro años de su residencia en Williamsburg el destino de Presidente del cabildo, posicion equivalente a la de Correjidor de ciudad. El brillo con que desempeñó este empleo vino a manifestar que tanto en el comercio como en la majistratura estaban en su puesto su elevada capacidad i jénio laborioso. Williamsburg recibió de él inmensos beneficios i adelantos.

En 1849, cuando se narraban por todo el mundo esos cuentos de oro de California, don Enrique Meiggs se encontraba en Nueva-York. Alucinado por la riqueza de aquel «El Dorado,» vió que se le abria un nuevo campo donde desplegar su enerjía i se fué en busca de fortuna a esa comarca distante i desconocida.

Desde el dia de su llegada a California, tomó una parte prominente en todos los asuntos comerciales, industriales i políticos del Estado, principalmente en la cudad de San-Francisco. Cuatro veces consecutivas fué elejido miembro del cabildo, dos como rejidor i dos como primer alcalde. Se habia atraido tanta preferencia entre los habitantes que, en la última eleccion, habiendo dos candidatos opositores en el mismo barrio, Meiggs obtuvo, de 700 sufrajios, 698. Los dos votos que faltaban para la unanimidad los habian depositado él i su hermano por modestia i cortesía en favor de los adversarios. Meiggs, como miembro de los Estados modelos de la libertad, ha abrigado siempre convicciones políticas liberales i sólidas. Habiéndosele acercado los miembros mas influyentes del partido *Know nothing*, que dominaba en el Estado de California, solicitando su asentimiento para nombrarlo candidato para la gubernatura, rehusó con enerjía el que se tomase su nombre en tal eleccion. Apesar de que esa alta posicion le hubiera sido segura si hu-

Digitized by Google

biese consentido, porque el partido que se la proponia contaba con una mayoría casi absoluta, sus miras políticas estaban en pugna directa con las ideas de esa asociacion efímera i anti-liberal. No aceptando el señor Meiggs la oferta, el candidato del partido obtuvo una mayoría enorme.

Durante su residencia de cinco años en San-Francisco, se dedicó con todo entusiasmo al embellecimiento i adelanto de la ciudad, invirtiendo en muelles, calles, edificios i mil otras cosas, mas de un millon de pesos. El célebre *Muelle Meiggs,* que tan importantes servicios ha prestado i sigue prestando al comercio de San-Francisco, fué proyectado i realizado por él. Se estiende sobre el mar como a una distancia de 1,600 varas.

Aparte de estos buenos antecedentes, Meiggs encierra el corazon mas bondadoso i benéfico. Regularmente los grandes capitalistas desconocen la caridad cuando golpea a sus puertas en busca de alivio, porque su avaricia escucha con espanto el llamado que ella les hace. Meiggs, por el contrario, la acoje con cariño i aun la busca, cuando sus circunstancias lo permiten, en los hogares del indijente, en las prisiones i en todas partes donde se asila. ¡ Cuántas lágrimas no ha enjugado ! Nunca está satisfecho sino cuando ve transformarse en alegría los pesares ajenos, cualesquiera que sean. Su beneficencia no tiene límites. Jamás pregona ni hace gala de estos actos, porque es demasiado modesto; olvida sus beneficios pasados para dedicarse a los presentes. Esta noble virtud ensalza la grandeza de su carácter. Su mano izquierda no sabe lo que hace su mano derecha.

Durante su vida la distraccion favorita del señor Meiggs ha sido la música. Los momentos de ocio que le dejaban sus tareas comerciales los ocupaba en el cultivo del gusto musical entre sus conciudadanos. En 1845, estableció en Nueva-York el Instituto Americano de Música, especie de conservatorio para el estudio de ese arte. Bajo la direccion del señor Meiggs se daban por los alumnos de ese establecimiento funciones pú-

Digitized by Google

blicas con un éxito brillante. La especialidad del Instituto era la música sagrada. Se puede uno formar idea de la gran magnificencia con que se hacian las funciones, por la última que se dió en el célebre Castle Garden en la que se contaban 2,000 artistas, entre cantores i músicos, i una concurrencia de 13,000 espectadores. El *Desierto* de David se dió con el mayor éxito 62 veces consecutivas.

Aun en San-Francisco de California, a pesar de encontrarse sobrecargado de tareas industriales i municipales, dejaba algunos momentos para ocuparse de su entrenimiento predilecto, hasta llegar a construir una sala exprofeso.

El señor Meiggs era dueño de una fortuna mas que regular, cuando llegó para él una época de desaliento que abatió momentáneamente su carácter hasta entónces tan enérjico. Incendios sucesivos que abrumaban a San-Francisco i que redujeron a cenizas la mayor parte de las posesiones del señor Meiggs i otras desgracias mercantiles, le arrebataron todo lo que tenia, i pesaron sobre él deudas enormes a las que no podia hacer frente. Le era intolerable un golpe tan infausto i salió del pais. Vino a Chile a principios de 1855 a buscar en esta nacion, donde principiaba a despertarse el interes por las obras públicas i vías de comunicacion, los medios necesarios para resucitar su fortuna.

El señor Meiggs no se engañó en sus espectativas; Chile era el pais que necesitaba i que le necesitaba. Empeñada la República en sus grandes trabajos de ferrocarriles que tantos capitales la absorvian, se sentia desalentada i débil para darles cima. Un hombre como Meiggs, era una providencia.

El ferrocarril del Sur habia sido llevado hasta Rancagua, i todo hacia temer que éste fuese el último esfuerzo de sus empresarios. Meiggs aparece entónces i dice a las almas que vacilaban: «Adelante! Yo prolongo a crédito el ferrocarril hasta San-Fernando.» Las propuestas que hizo para la obra, i que todo el mundo conoce, eran bien ventajosas: fueron aceptadas. La lo-

Digitized by Google

comotora llegó a San-Fernando ántes de la época exijida. Desde este dia, Meiggs fué considerado como el contratista mas audaz que tuviera la República.

Miéntras tanto, el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso marchaba cada dia mas lentamente en su construccion. Se abrigaban sérias dudas de llegar a verle terminado. I talvez no sin razon: la obra era demasiado jigantesca para un pueblo tan jóven como el nuestro. Meiggs, cuyo jénio estaba inactivo, vió en esa obra un nuevo campo en que ejercitar su enerjía. Hizo propuestas al Gobierno para realizar el imposible. Felizmente dió con un hombre capaz de comprenderlo. Este hombre era don Antonio Varas, entónces Ministro del Interior. Pocos dias bastaron para que se sentasen las bases del contrato, fuese éste presentado a la Cámara para su aprobacion; fué aprobado unánimemente por ésta, i firmado por el señor Meiggs a las doce i cuarto de la noche del 14 de setiembre de 1861.

Desde ese momento todo mudó de aspecto en los trabajos del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso. Los montes se horadaron como por encanto; las sinuosidades del camino se allanaron; la superficie se hizo, i hoi dos trenes salen a encontrarse en la mitad de la línea para inaugurar esta obra de gloria i de progreso debida al hombre fuerte i enérjico que se llama Enrique Meiggs.

El pais no puede ménos de estar agradecido a este hijo del Norte que ha sabido trasplantar aquí el jénio de su raza para abrirnos una vía de progresos. Por eso es un justo homenaje el que se dispone a tributarle obsequiándole una medalla de oro. Es la medalla del triunfador.

En el mes de julio último el señor Meiggs elevó a nuestro Gobierno propuestas para tomar en arriendo la empresa del ferrocarril que estaba pronto a concluir. Las bases de esas propuestas, que el Gobierno no creyó aceptables, suscitaron en el público la cuestion grandemente debatida sobre la administracion i arriendo del ferrocarril. El señor Meiggs, considerando hasta cierto punto comprometida su delicadeza personal en los deba-

Digitized by Google

tes, elevó a S. E. el Presidente de la República una respetuosa carta, para retirar sus propuestas i dejar al Gobierno en la mas completa libertad de accion. En la misma carta ofrece tambien poner a disposicion del Gobierno todos los útiles que posee para la construccion de ferrocarriles, a fin de que los use sin remuneracion alguna. Esa carta es la siguiente:

AL EXCELENTISIMO SEÑOR PRESIDENTE

DON JOSÉ JOAQUIN PEREZ.

Santiago, agosto 19 *de* 1863.

Excmo. señor:

Invitado desde algunos meses atrás para elevar al Supremo Gobierno propuestas dirijidas a tomar de mi cuenta la administracion del ferrocarril de Santiago a Valparaiso, tuve el honor de poner aquellas en manos de V. E. hace algunos dias.

Mas, persuadido ahora de que comienza a iniciarse una discusion que no es del todo favorable a las miras que sirvieron de bases a esas propuestas, i deseando por otra parte no obtener ventaja alguna, por pequeña que parezca, sobre otros licitadores que pudieran presentarse, ni ménos ofrecer el mas leve embarazo a los propósitos ulteriores del Gobierno, me atrevo a rogar a V. E. tenga a bien hacerme devolver las mencionadas propuestas, i considerarlas aun, si esto es conveniente, como no presentadas.

Aprovecho esta oportunidad para hacer presente a V. E. que aunque el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, de cuya obra he sido contratista, i en cuya ejecucion no he encontrado sino bondades de parte del ilustre Gobierno de V. E., no estará del todo terminado ántes del 1.° del proximo setiembre; sin embargo, como una prueba de que mis deseos son únicamente para adelantar los intereses del pais i facilitar en cuanto pueda la apertura de la línea, ofrezco ponerla a disposicion del gobierno i del público para ese mismo dia, en

Digitized by Google

que el Supremo Gobierno podrá hacer correr trenes de pasajeros i de carga entre Valparaiso i Santiago.

Algunos sacrificios exijirá este adelanto de tiempo, pero he tomado mis medidas para que el servicio se haga con regularidad, aprovechando los intervalos de los trenes para dar la última mano a las pequeñas obras que aun no están concluidas.

Me es grato poner a disposicion de V. E. junto con la obra terminada, las locomotivas, carros, herramientas i todos los útiles de mi propiedad particular, los que el Gobierno podrá usar por el tiempo que le plazca, sin remuneracion alguna para mí.

Renovando a V. E. mis respetos, tengo el honor de suscribirme su humilde servidor Q. B. S. M.—*Enrique Meiggs.*

Esta carta honra altamente a su autor i manifiesta una vez mas los sentimientos que le animan con respecto a Chile. Meiggs quiere la gloria de Chile como su gloria, i tiene razon, pues su nombre irá siempre unido a aquella gloria en los aniversarios de la grande obra de civilizacion que él ha coronado.

¡Gloria a Chile! Honor a Meiggs!

Al lado de Meiggs figuran tambien todos aquellos que le han secundado en sus esfuerzos, i vemos con placer que han sido en su mayor parte chilenos industriosos, intelijentes i activos que se han conquistado una merecida gloria de sus conciudadanos, porque han trabajado a la par con los estranjeros.

Nada nos será mas grato que publicar los nombres de todos los empleados, tanto estranjeros como chilenos, que sobresalen en primera línea. Pero ántes harémos con preferencia una especial mencion de los injenieros norte-americanos don Eduardo C. Du-Bois i don Juan L. Thorndyke, que durante los dos años han llevado sobre sí casi todo

Digitized by Google

el peso de la direccion de la obra; mui jóvenes aun, ellos se han envejecido en un trabajo contínuo, fatigoso i ajitado.

Damos en seguida la lista de los empleados.

SUPERINTENDENTE JENERAL DE LOS TRABAJOS.

Tomas Braniff.

CONTABILIDAD.

Cajero, Cárlos S. Rand.
Ayudantes, Jorje Lette
B. F. Mahen.
J. M. Fernandez.
Tenedor de Libros, Guillermo Hobson.

CUERPO DE INJENIEROS.

Eduardo Du-Bois.
Juan L. Thorndyke.
Cárlos F. Hillman.
Jorje Maynadier.
Alberto Pagenstecher.
Ernesto Thomas.
Juan F. Rivera J.

Digitized by Google

FAENAS.

SANTIAGO A TILTIL I NARANJO.

Administrador, Enrique M. Keith.
Ayudantes, Santiago Dazarola.
Jorje C. Cotton.
Harman Swarts.
Benjamin S. Burton.
H. D. Chandler.
Vicente De-Felice.
Luis Jara.

SAN-RAMON.

Administrador, Eusebio Sepúlveda.
Ayudantes, Ramon Ibañez.
José Gregorio Sotomayor.
Patricio Filtgerald.
Luis Moreau.

COLO I MONTENEGRO.

Administrador, José B. Hill.
Ayudantes, Guillermo H. Cilley.
Juan Slater.
M. Zamorano.
Diego Sherman.
Agustin Munday.

Digitized by Google

LAS HIGUERAS.

Administradores, C. F. Pearce.
P. F. Pearce.
W. A. Pearce.
Nelson Bonham.
Ayudantes, M. Kelehar.
H. Swarts.
Eduardo Ceuran.

LOS MAQUIS I SOCABON DE ID.

Administrador, Abner F. Pearce.
Ayudantes, Santiago Campbell.
Cárlos Hopfenblatt.
Juan Davis.
Albañil mayor, Eduardo M. Hooper.

PALOMAS I SOCABON DE LOS LOROS.

Administrador, Ricardo Ingall.
Ayudante, David Belhary.

LOS LOROS.

Administrador, Tomas Braniff.
Ayudantes, H. Murray.
Francisco Aguayo.
Juan R. Lings.
Pedro B. Perez.

Digitized by Google

CENTINELA (Socabon.)

Administradores, Eusebio Sepúlveda.
José Nieto.
Ayudantes, Juan Vinagre.
Luis Moreau.

LLAILLAI.

Administrador, N. Bonham.
Ayudantes, G. W. Call.
José E. Diaz.

CALAVERA.

Administrador, José Zamorano.
Ayudantes, Juan Saa.
Rafael Gatica.
Pedro Diaz.
Luis Brunet.

RABUCO.

Administrador, Juan Slaters.
Ayudantes, Jorje Hoven.
Agustin Munday.
Patricio Filtgerald.

CALERA.

Administrador, Nelson Bonham.
Ayudante, Pedro Call.

Digitized by Google

CALERA A QUILLOTA.

Administrador, Juan Mac-Caffrey.

MASONERIA.

Daniel Baldwin.
Juan Stephan.
Miguel Keleher.
Luis Brunet.

CARPINTEROS MAYORES.

Guillermo Baines.
Brennan i Lathrop.
J. L. Wetmore.
Lum i Smith.
P. S. Miller.
Juan Quant.
Roberto Reed.

ENRIELADURA I LASTRE.

N. Bonham.
Benjamin Burton.
Juan Campbell.
José Diaz.

PUENTES DE MAQUIS I MAPOCHO.

Administrador, Estevan Mayers.
Ayudante, J. Makin.

Digitized by Google

DEMAS PUENTES.

Administrador, Guillermo Baines.
Ayudantes, J. Gilmore.
Juan Salomons.
Roberto Reed.

CANTERIA.

Administrador, Antonio Millard.

MAQUINISTAS.

Contratista, Clarck Hollister.
Rancagua, Gustavo Ames.
Mapocho, Guillermo Cook.
Porvenir, Tomas Morris.
Empresa. Cárlos Peale

CIERROS.

José Domingo Ortiz.
Brennan i Lathrop.

POLICIA.

Subdelegado de Santiago.--Juan F. Herrera.
Id. de los Andes.—Luis Ferrari.
Francisco Osorio.

PROVEEDORES DE VIVERES.

Alois Feigelstock.

Digitized by Google

B. F. Mahen.
C. Hopfenblatt.
Juan de Dios Goñi.

JEFE DE ESTACION DE SANTIAGO.

Domingo Echeverría.

El siguiente estado manifiesta el número de obreros que se han ocupado en la construccion de la vía de Santiago a Quillota, i lo hemos obtenido de los apuntes hechos a fines del año anterior, 1862. Despues de esa época se aumentaron hasta un número que es difícil fijarlo; pero dirémos que ascendia próximamente a 10,000.

OCUPACIONES.	NACIONALIDADES.						TOTAL.
	Chilenos.	Norte-americanos.	Ingleses.	Alemanes.	Franceses.	Italianos.	
Contabilidad....	1	3	......	1	.....	......	5
Cuerpo de injenieros	1	5	.....	1		......	7
Administn. de faenas	12	23	7	8	4	1	55
Mayordomos.........	119	2	6	5	1	2	135
Herreros............	96	1	6	2	1	...	106
Carpinteros...........	64	10	10	1	......	......	85
Albañiles.............	112	4	1	2	2	3	124
Mineros................	669	......	......	......	......	......	669
Carreteros.	28	......	....	......	.....	....	28
Peones..................	7877	....	.....	......	....	....	7877
Varios empleados ...	33	14	8	2	1	2	60
Total..........	9009	62	38	22	9	8	9151

Digitized by Google

quis de 300 piés
N
Chacabuco

Digitized by Google

Digitized by Google

IX.

El 14 de setiembre el Gobierno i la poblacion de Santiago acudian a la estacion central del ferrocarril a inaugurar, aquel con su presencia, éste con su entusiasmo, la grande obra realizada. Para que nada faltase al esplendor de la ceremonia, la iglesia acudia tambien representada por su jefe el señor Arzobispo de Santiago. La fiesta, apesar de que habia un programa oficial, era, no obstante, popular. La satisfaccion estaba en todos los semblantes, la alegría en todos los corazones, la esperanza en todas las almas. La gran batalla ganada se conmemoraba así dignamente.

A la entrada de la estacion, i bajo un pabellon de banderas, se habian construido dos plataformas, en una de las cuales fué a colo-

Digitized by Google

carse el Presidente de la República i sus Ministros i en la otra el Arzobispo de Santiago, el Obispo de la Concepcion i los miembros del clero que les acompañaban.

Despues de un discurso del Arzobispo de Santiago se adelantaron las dos locomotoras que debian conducir el tren inaugural i que la Iglesia puso bajo la proteccion de Dios.

En seguida los alumnos del Conservatorio de música hicieron escuchar un bello Himno a la Industria, i apénas concluia de vibrar su última nota, se hacia oir el cañon que anunciaba el momento de la partida i del embarque del Presidente de la República.

Eran las 9 i media de la mañana.

Durante tres horas los viajeros que conducia el vapor por cima de montañas i de precipicios, de laderas i de sinuosidades de toda especie, caminaron de admiracion en admiracion i prorrumpiendo en estruendosos saludos a la ciencia, a la constancia i al trabajo que habia allanado tantos imposibles.

A las doce i media del dia, el tren llegaba a Llaillai, a donde llegaba tambien, pocos momentos despues, un tren especial partido de Valparaiso.

Una espléndida mesa aguardaba a los viajeros de ámbas ciudades. La alegría puso en fuga la etiqueta oficial; el ciudadano pasaba ántes que el mandatario, i todos eran iguales ante el entusiasmo que despertaba en los co-

Digitized by Google

razones el gran paso de la patria en los rudos senderos de la civilizacion i el progreso.

Numerosos bríndis fueron pronunciados durante la comida. Se brindó a la patria, a la libertad, a la República, a la civilizacion, a los ferrocarriles en fin, que todo eso simbolizaban, i a los hombres que como Meiggs, habian sido los soldados o los jefes de la gran campaña de la ciencia i de la intelijencia contra la materia i sus obstáculos.

En Llaillai se firmó la escritura de entrega que hacia el contratista de la obra que estaban inaugurando, i que dos años ántes en el mismo dia habia estipulado su construccion.

Despues del banquete, cada uno de los trenes se puso en marcha hácia las dos ciudades que acababan de saludarse en Llaillai. El tren de Santiago era aguardado por una inmensa multitud que mezclando sus vítores al ruido del cañon, que anunciaba su llegada, producian uno de los mas hermosos espectáculos que Chile hubiera presenciado hasta entónces.

I sobrado motivo habia para esta estrepitosa i espontánea fiesta del patriotismo. Porque ¿qué era el ferrocarril concluido? Era Chile entrando en la gran vía de la civilizacion; era el pueblo pequeño haciéndose gran pueblo; era la intelijencia triunfando de la materia; era la distancia anulada por el vapor; era Chile poniendo en sus piés las

Digitized by Google

alas que el progreso ha dado a los fuertes i a los perseverantes para llegar a alturas que parecia imposible tocar.

¿Qué es Santiago i Valparaiso unidos por una red férrea?—Es facilidades para el comercio, vida nueva para la agricultura, vida nueva para la intelijencia, vida nueva para las ideas, los hombres i los fardcs, vida nueva, en fin, para todo lo que vive, trabaja, piensa, acomete i realiza en esta tierra de Chile, ayer la remota colonia de la España, hoi la tierra de los ferrocarriles, de los telégrafos, de la prensa, de la República, de la Libertad en fin!

¿Qué viene a ser en ella el ferrocarril entre Santiago i Valparaiso?—Viene a consolidar todas estas conquistas, a organizar todas estas fuerzas, a alentar todas estas esperanzas, a abrir anchos caminos al porvenir de la patria.

¡Salve, pues, a la grande obra!

———

Digitized by Google

A continuacion publicamos el discurso del Arzobispo de Santiago pronunciado en el acto de la inauguracion, i los bríndis del banquete de Llaillai:

DISCURSO del Iltmo. i Rvmo. señor Arzobispo de Santiago al bendecir la locomotora del ferrocarril central.

Excelentísimo señor Presidente:

Vais, señores, a estrenar la obra que representa la mayor i mas importante adquisicion de la industria moderna; porque la aplicacion del vapor a los vehículos que atraviesan la tierra o hienden las aguas, no solo ha producido cambios en las relaciones mercantiles, sino que va haciendo sentir su influjo en la condicion social i moral de los pueblos; i el orbe todo no tardará en esperimentar sus efectos. Parecia natural que un descubrimiento de tanta magnitud hubiera sido preparado por una serie dilatada de estudios e investigaciones, de constantes i prolongadas esperiencias en tentativas i ensayos, i que viniese a ser como la corona de los trabajos i esfuerzos de muchas jeneraciones. Pero vosotros sabeis mui bien que reposa en la teoría mas sencilla i comprensible hasta por las intelijencias vulgares; por manera que, a pesar de las dimensiones jigantescas de las obras producidas por el vapor, ménos admiracion causa el invento en sí mismo, que la tardanza para obtenerlo. A la verdad, ¿qué cosa mas usual ni mas jeneralmente conocida que la fuerza del vapor? Desde la primera familia humana que pobló nuestro planeta, hasta que se construyeron carros tirados por vapor, constante i

Digitized by Google

universalmente, tanto en los retretes del sabio i en los gabinetes de los naturalistas, cuanto en los hogares de la mas humilde choza se ha observado i conocido por grandes i pequeños, instruidos e ignorantes el fenómeno que revela la existencia de la fuerza que hoi comunica la velocidad a los trenes i a las naves. I no es que la ciencia e industria del hombre haya ignorado el uso que podria hacerse del vapor. Desde el aparato *Eolypilo* que dos mil años há construyó el hábil mecánico Heron de Alejandría, por solo diversion i curiosidad, hasta la máquina perfeccionada de Jaime Watt, en todos los paises i tiempos se ha aprovechado la industria humana de la fuerza que tiene el agua hirviendo en estado de producir vapor. Por los escritos de los sabios griegos, romanos i ejipcios, que aun conservamos, se ve que ellos atribuian varios fenómenos de la naturaleza a la fuerza espansiva del vapor, i el mismo Heron pretende esplicar tambien por el vapor los sonidos armoniosos que la tradicion vulgar atribuia a la estátua de Memnon. En los tiempos modernos, escavaciones hechas en las riberas del Wesser han demostrado que las estátuas del ídolo Busterich estaban construidas de modo que colocados carbones en su interior e inflamados por los sacerdotes, el agua hirviendo produjese con el vapor las nubes de que se cubria i las detonaciones que hacia sentir, con que, segun escritores antiguos, quedaban espantados los teutones que habitaban las incultas comarcas de la Jermania.

No parece sino que desde la mas remota antigüedad el injenio del hombre ha estado tocando como con la mano la aplicacion del vapor a los vehículos, i que ella se le escapaba a la manera que se desliza la sombra, en el momento que se la creia cojer; i como si esto no fuese bastante para confundir el orgullo humano los perfeccionamientos mas útiles de las antiguas máquinas en que se empleaba el vapor no fueron tanto debidos a los esfuerzos de la intelijencia, cuanto a la influencia de causas estrañas. El aparato, por ejemplo, establecido por Newcomen i Cawley en Dormouth solo recibió su perfeccion cuando la casualidad rompió el émbolo de una bomba, i cuando un niño aprendiz tuvo la ocurrencia de inventar una estratajema para saciar el ansia de retozar con sus compañeros. ¿Cómo, cómo pues, podrá esplicarse esta lentitud de siglos para alcanzar lo que en el órden normal de los progresos del injenio humano apénas seria la obra de unos cuantos dias? ¿Qué obstáculo era el que lo detenia? ¡Ah!

Digitized by Google

es que como dice el sabio (1): «el corazon del hombre dispone su marcha, pero toca a Dios dirijir sus pasos.» La naturaleza encierra en sí un inagotable i maravilloso arsenal de secretos que no es dado al hombre penetrar sin que llegue el momento i la persona prefijados por la divina Providencia, a quien plugo en sus inescrutables decretos confiar su revelacion. Por esto decia el profeta Daniel (2): «De él son la sabiduría i la fortaleza. El mismo cambia los tiempos i las «edades, traslada los reinos i los afirma, da sabiduría a los «sabios que comprenden la disciplina. El mismo revela las «cosas profundas i escondidas i conoce las que están en«vueltas en tinieblas. La luz está con él.»

Todos los descubrimientos de que se gloría la edad presente han seguido poco mas o ménos la misma marcha que el vapor. La electricidad, la atraccion magnética i la luz han existido siempre con nosotros i constantemente hemos esperimentado sus efectos. ¿Cuántas intelijencias mas aventajadas quizá que Newton, Kepler, Franklin, Galvani i Daguexzau trabajaron con perseverancia, pero sin fruto, para alcanzar la gloria que a aquellos estaba reservada? Mas no eran ellos, ni su época los que estaban escritos en los decretos de la Providencia. El primero, el mas grande de todos los descubridores durante la sucesion de los siglos, el gran Colon, fué mirado por todos los sabios de su época, i los habia de nota, como un visionario. «Hasta el dia presente, dice la «Santa Escritura (3), no os ha dado el Señor corazon que en«tienda, ojos que vean, ni orejas que puedan oir. Oh padre «esclama el sabio (4), tu Providencia lo gobierna todo,» i «el salmista añade (5) «todas las cosas esperan que les dés «a tiempo su nutricion; dándoselas se aprovechan de ella, alar«gando tu mano todo queda henchido de tu bondad; mas «volviendo tu rostro todo se trastorna i perturba.» En este desarrollo admirable de la creacion divisaba el padre San Cipriano el dedo de la Providencia cuando decia: *Sermo quod idola non sint Deus.* «Uno es el que rije el mundo i el cual

(1) Prov. 16-9.
(2) 2, 20, 21 i 22.
(3) Deut. 29-4.
(4) Cap. 14.
(5) Psalmo 103,27.

Digitized by Google

«manda con su palabra todo lo que tiene existencia, lo ordena «con su razon i lo consuma con su poder.» Empero el hombre cuando es favorecido con los dones de la Providencia no debe olvidar que le es prohibido abusar de ellos, porque su autor puede retirárselos, dejando envueltos en la miseria i la ignorancia a los que habian iluminado los destellos de la ciencia i habian sido colmados de prosperidad. "Yo el Señor, «dice por Isaías (6), i no hai otro; formo la luz i crio las «tinieblas; hago la paz i crio el mal; yo el Señor, hago todas «estas cosas.» Tiempos hubo en que una civilizacion esplendorosa brilló en el oriente, cuna del jénero humano despues del diluvio. Las ciencias i las artes produjeron obras admirables: el poder llegó al colmo de su pujanza i todo parecia anunciar una lozanía inmarcesible; sin embargo hoi no queda otra cosa en pié que uno que otro monumento para atestiguar su grandeza i cerros de acinados escombros en cuyas escavaciones, con perseverante teson, nuestros sabios buscan restos de los antiguos trabajos para estudiar i admirar en ellos los aventajados progresos que las artes i las ciencias alcanzaron en la época de su gloria. Las ruinas de las ciudades, cuya opulencia asombra, i hoi forman la guarida de tribus nómades, conservan muestras de una perfeccion artística i científica, que ahora con todos los adelantamientos de los conocimientos humanos principalmente en química i mecánica, no se podria imitar. Todo es variable sobre la tierra, i la fortuna que largo tiempo sonrió a unas naciones las abandona para prodigar sus favores a las que apénas salen de su infancia. La prosperidad es semejante al sol que recorre las comarcas dejando en tinieblas a las que iluminara con sus rayos para alumbrar a otras que esperaban la luz. Los que deslumbrados con la gloria de las conquistas de la intelijencia rebosan de orgullo i no cuentan con que "toda dádiva excelente «i todo don perfecto es de lo alto, que desciende del padre de las lumbres en el cual no hai mudanza ni sombra de varia«cion" (7) se hacen indignos de los favores de la Providencia; i muchas veces sucede que, como el hidrópico bebe la muerte en el fatal licor cuya sed lo devora, tambien la prosperidad

---

(6) Cap. 45-6, 7.
(7) Santiago, epis 1-17.

Digitized by Google

hace sucumbir a los pueblos que embriagados con ella se olvidan que necesitan de Dios para conservarla.

La historia nos da terribles lecciones del escarmiento que ha hecho el Señor con los que se han mostrado ingratos a los favores de su benéfica Providencia. La justicia de lo alto es paciente; aguarda, pero aun en esta vida no deja impune sus ofensas. Bien pueden los impíos blasfemar de su nombre, burlarse de Dios i de sus divinos mandatos; prevalidos de la prosperidad i dueños de la fuerza declararle guerra, sus triunfos serán efímeros, porque escrito está: «Comparecieron «los reyes de la tierra i se coligaron los príncipes contra el «Señor i su Cristo. Rompamos, dijeron, sus ligaduras i sacu«damos su yugo; mas el que habita en los cielos se burlará de «ellos i el Señor los escarnecerá. Entónces les hablará con ira «i en su furor los conturbará» (8). Terribles efectos de esta justicia de Dios se han visto en estos dias. Hombres perversos cegados por su orgullo impío creyeron impunemente cebar su zaña en la Santa Iglesia, esta casta esposa del Salvador que adquirió con su sangre, i su impiedad sacrílega ha envuelto en triste desventura a pueblos que estaban destinados a ser prósperos i felices. Léjos de nosotros tamaña desgracia! Queremos que el Señor lo sea nuestro, i en la ceremonia que vamos a practicar damos un público testimonio de que reconocemos que «si él no edificare la casa en vano trabajan los «que la construyen; si el Señor no guardare la ciudad inútil«mente vela el que la cuida» (9). Todo lo debemos a Dios i contamos con sus socorros para alcanzar la prosperidad de la patria. Uníos, pues, conmigo para implorar de su misericordia el que acojiendo la bendicion que va a impartir nuestro humilde ministerio, disponga que la difícil empresa que se ha llevado a cabo a tanta costa, produzca ópimos frutos, i los que transiten por esta ruta se vean siempre libres de todo accidente adverso.

---

(8) Psalmo 2, 3, 4 i 5.
(9) Psalmo 126-1 i 2.

Digitized by Google

Brindis pronunciados en el banquete de Llaillai el 14 *de setiembre de* 1863.

S. E. el Presidente de la República.—Señores: el 18 de setiembre es un dia solemne, de gratos i gloriosos recuerdos para todos los chilenos; el 18 de setiembre vino por tierra el gobierno de la colonia, se instaló el primer gobierno nacional, i se anunció al mundo el propósito de constituir un pueblo independiente, libre i soberano. ¡República! fué el grito de los autores de la Independencia, i ¡República! ha sido el grito de todos los hombres que han tenido la honra de gobernar nuestra patria i que han tenido alguna intervencion en la cosa pública. Como casi todos los pueblos que pasan repentinamente de un réjimen a otro de todo punto diverso, Chile ha esperimentado dolorosos tormentos; pero a ningun hombre público se le ocurrió jamas el pensamiento de que podria curarse el mal con la adopcion de otra forma de gobierno.

Este dia será, pues, celebrado con pompa i ostentacion, en tanto que Chile sea República, i me alienta la esperanza de que Chile será República hasta la consumacion de los siglos. *(Estrepitosos aplausos).*

A tan poderosos motivos, se junta hoi otro poderoso tambien, aunque por otros conceptos, el estreno del ferrocarril que une a Santiago con Valparaiso, obra estupenda que está atestiguando la fuerza vital de la República i su crédito. Parece que la naturaleza se oponia a que se realizara esta obra; pero la intelijencia del hombre, chispa imperceptible de la intelijencia divina, la ha avasallado, la ha vencido, i el ferrocarril está terminado. Los ferrocarriles son la espresion del movimiento i de la industria, i el desenvolvimiento de la cultura intelectual, facilitando la comunicacion de los diversos pueblos de la tierra.

Brindo, señores, a la salud de todos los hombres, chilenos i estranjeros, que han contribuido a realizar esta grande obra.

El Presidente de la Cámara de Diputados, señor don Antonio Varas.— S. E. el Presidente ha calificado mui bien de estupenda la obra del ferrocarril que hoi se inaugura. En efecto, inmensas dificultades ha sido preciso vencer para verla concluida. Mas, ¿a quién se debe el haberla vencido en gran parte? Hai dos estranjeros dignos del aprecio i respeto de todos los chilenos, dos estranjeros, cuya fuerza de voluntad, cu-

Digitized by Google

ya constancia tanto les honra en términos que honraria eternamente a cualquier ciudadano que tuviese la centésima parte de la constancia que ellos han empleado.

Estos dos hombres, los señores Lloyd i Meiggs, merecen que esta reunion les tribute un aplauso. Brindo por ellos.

El señor Ministro Tocornal.—Señores: La obra del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso fué contratada para terminarse en tres años. Apénas han trascurrido las dos terceras partes de ese plazo, i la obra está terminada. El contratista me pide que os anuncie que hoi mismo i en este mismo sitio debe firmarse el acta de entrega de la línea.

La conclusion de esta grande obra era el mejor homenaje que podriamos tributar a nuestra patria en el mes de su cumpleaños. Alentados por el presente, saludémosla con fé en el porvenir.

S. E. el Presidente acaba de decirnos que espera que la República será eterna entre nosotros. Tal esperanza es el pensamiento i la aspiracion de todos los chilenos; i el medio mas seguro de verla realizada es trabajar por que presente siempre el espectáculo que nos ofrece en este momento: la union sincera de todos los chilenos, que saludan con vivo júbilo a la patria, felicitándose de que se haya llevado a cabo una obra que tanto debe influir en la prosperidad nacional.

Los ferrocarriles no son solamente una muestra de alta civilizacion; son una tarea digna de un pais republicano. Sus beneficios no hacen distincion de rango ni fortuna, sino que van a aprovechar igualmente a todos los ciudadanos desde el mas poderoso hasta el mas humilde.

Hago votos sinceros porque todos los aniversarios de la República puedan ser celebrados con la iniciacion o la terminacion de una vía férrea.

El señor Ministro Santa-María: A los cincuenta i tres años de separados de la metrópoli, saludamos el aniversario del nacimiento de la República con el estreno de una obra jigantesca, atrevida; resultado de la constancia i de los empeños de unos i de la perseverancia i esfuerzos de otros; diré mas, resultado tambien de esa actividad que imprimen a los pueblos las instituciones libres.

Ojalá que en cada Diezioch o de setiembre podamos presentar a la patria ofrendas de esta clase, que demuestren que no ha sido estéril, ni perdida la herencia de patriotismo que nos legó la revolucion de 1810.

Digitized by Google

Fruto, trabajos como los que presencia
perseverancia, acometámolos, siempre que
i con la esperanza de decir: ¿veis? Pue
emprendida en beneficio de la industria i
bienestar comun, ha sido comenzada i te
del órden creado i sostenido por el respeto a

El señor Ministro Güemes.—Yo brind
los progresos intelectuales i morales del pai
ménos a la par con sus progresos materiale

Don Enrique Meiggs (contestando a d
en ingles).—Al llamamiento del ilustre je
República, nos hemos encontrado hoi en es
brar una de las obras mas grandes que
desde la época de su gloriosa independenc

En esa época, el pueblo entero de la
con júbilo al estampido del mismo cañon, al
ma corneta i del mismo tambor que en ot
caban la hora del combate i llamaban al car
esa época gloriosa sus héroes que con éxito
batido en las contiendas de la patria con
jas de su parte, paseándose en briosos c
triunfo a proclamar al pueblo que dudada
sido sacudido i si todos podrian respirar
bertad.

Esos héroes esperimentados, que fielme
sinceras miras habian peleado por la inde
los dias mas tenebrosos de la historia de
de sus compatriotas el agradecimiento prof
cion justa i reconocida tributa a las hazañas

Entónces se elevaron al cielo las voces de
dadanos en accion de gracias al Dios Tod
feliz éxito de las armas de la patria. Entónc
lágrimas de alegría corrieron de los ojos de t
te de su pais, mezclándose con las de las vi
nos de los héroes que habian sucumbido en
talla.

Entónces fué cuando cada corazon sin
espresion a esas significativas palabras tan
quien ha cumplido fielmente su deber. «¡Bi
fiel servidor!»

I entónces dijo el jénio de la liberta

Así, señor Presidente, concluyó la obra

Digitized by Google

lo haya jamas emprendido, i así tambien se formó el só-
cimiento sobre el cual se han basado i se basarán todos los
as.

l ferrocarril de Santiago a Valparaiso que se acaba de
luir, eslabon de feliz union entre el emporio comercial del
ífico i las ricas provincias del sur, es quizá en magnitud
portancia solamente inferior a aquella grande obra aca-
a por vuestros antepasados, los héroes de la independen-
él formará ciertamente una época memorable en la his-
a del progreso del pais.

Tos hemos reunido hoi en este lugar, señor Presidente,
a inaugurar definitivamente la línea: sintiendo mi poca
lidad para espresarme en términos adecuados, ruego que
ne permita ofrecer un humilde tributo de respeto i admi-
on a los hombres de profundas miras que tuvieron el atre-
iento de principiar i la capacidad de llevar adelante tan
ntesca empresa para el futuro engrandecimiento de su
! Estos hombres sabios, aunque a menudo opuestos en-
sí en la política del dia, han tenido el talento de conocer
el verdadero interes de este pueblo feliz i venturoso nece-
a la conclusion de tamaña empresa; i lo que es mas raro
a pesar de ese diferente modo de pensar en otras cuestio-
han unido sus comunes esfuerzos, rivalizando por coo-
r a cual mas en la realizacion de la grande obra que hoi
guramos.

uedo asegurar que desde el supremo jefe de la República
a el último de sus empleados, todos han coadyuvado a la
ta destruccion de cualquiera dificultad, de cualquier in-
veniente entre los muchos que se han presentado, especial-
te el señor Ministro del Interior, quien, como encarga-
del ramo de obras públicas, ha tenido constantemente fija
atencion en el ferrocarril de Valparaiso, ofreciéndome
ntas facilidades podian exijirse, hasta el punto de prestarme
mismo grandes cantidades que la celeridad de los traba-
exijia con urjencia.

En una palabra: se me ha hecho sentir que esta República
z es gobernada por hombres de ideas elevadas i de nobles
tudes. Es verdad; el pueblo de Chile me ha tratado siempre
o a un hermano.

De mí mismo no me atrevo a decir otra cosa que, mi mayor
elo ha sido i será en adelante merecer la confianza i las
bondadosas atenciones que se me han prodigado.

Digitized by Google

En fin, las personas que aquí se hallan reunidas i que acaban de ver por sus propios ojos vencidas las dificultades de la línea por la locomotiva que las ha conducido, dirán mejor que yo si he sabido cumplir la palabra que en un dia como hoi empeñé al pais hace dos años.

El señor Meiggs, (continuando en español).—Ahora, señores, deseo que todos me escuchen con atencion. No todo el honor de este ferrocarril me corresponde; pertenece en su mayor parte a los trabajadores que con tanta intelijencia me han ayudado, desde la clase de peon para arriba. Cuando iba a emprender esta obra, todos me ponderaban i presajiaban sus dificultades insuperables. Me decian: «usted no puede manejar a los trabajadores de aquí, porque son díscolos e insubordinados». Este pronóstico ha fallado, señores, en la ejecucion de este ferrocarril. Todos los artesanos i peones chilenos han trabajado obedeciendo siempre a la voz del honor i del deber. Yo los he tratado, es verdad, como hombres i no como perros, como es costumbre, porque ellos son buenos sabiendo dirijirlos. Sabido es que yo no ando con armas: no las he necesitado para mi defensa, porque jamas mis obreros me han inferido ofensa alguna. Me ha sucedido muchas veces presentarme entre peones que peleaban encarnizadamente con cuchillo: «Calma muchachos, haya paz» les he dicho i al instante se han separado. Aquí en Chile rije una lei diferente de la que se observa en Estados-Unidos. Aquí un rico trabajador, un artesano laborioso, no son admitidos, son mal mirados en nuestras grandes casas, solo porque son trabajadores; en Estados-Unidos, por el contrario, el hombre laborioso es digno del aprecio jeneral, es colmado de honores i consideraciones i su amistad es de todos buscada. Allá no es el traje sino la intelijencia i la actividad los que llevan a los altos puestos i se conquistan el aprecio universal. En Chile quisiera sucediese lo mismo, pues, lo repito, en los obreros chilenos he notado mucha intelijencia, mucho pundonor i grande actividad. Los he visto formarse por sí solos i aun aventajar a los estranjeros. Cada vez que yo emprenda obras de ferrocarriles, preferiria trabajar con 500 obreros chilenos a trabajar con mil irlandeses, pues éstos, por lo regular, se rebelan i son capaces de atentar aun contra los mismos que los dirijen, apénas ven alguna deficiencia en los alimentos o que involuntariamenta se les falte a los compromisos cantraidos. He terminado, señores, lleno de júbilo la obra colosal confiada a mis esfuerzos; pero no es mio solamen-

Digitized by Google

te el triunfo; he tenido ardientes cooperadores, i se me hace un deber aludir en estas circunstancias al ilustre jefe supremo del Estado i a su Ministro del Interior, cuyos jenerosos esfuerzos por la finilizacion de esta obra son notorios.

El señor Lloyd (injeniero en jefe).—Señores: Se ha brindado por mí en esta mesa i tol recuerdo me llena de reconocimiento, tanto por las personas que lo han hecho cuanto por las palabras de que se han servido.

El ferrocarril entre Santiago i Valparaiso es en verdad una grande obra. De los ferrocarriles en cuya construccion he tomado parte, ninguno presentaba las dificultades de éste. Si he podido vencerlas, no lo debo todo a mí mismo, lo debo a las personas que por distintos caminos han coadyuvado a su construccion, lo debo a mis amigos, porque me permitirán darles este título, los señores don Manuel Montt, don Antonio Varas, don José Tomas de Urmeneta, el señor Presidente de la República i sus Ministros. En todos ellos he encontrado eficaz cooperacion.

Difícil me seria poder espresar todo lo que siento en este instante. El tren parte dentro de pocos momentos i es preciso que esta digna concurrencia no sea distraida mas tiempo por mí.

Brindo por el reconocimiento profundo que esperimenta en este momento mi corazon por todas las personas que me han ayudado en la grande obra ya terminada.

El señor don Juan N. Jara.—Pasado mañana hace dos años, señores, a que como superintendente de la obra del ferrocarril entre Santiago i Quillota, tuve el honor de usar de la palabra ante una numerosa concurrencia en la Estacion central de Santiago, anunciando que, por órden del Supremo Gobierno, habia ajustado con don Enrique Meiggs la contrata para la construccion del camino.

Esa contrata fué firmada con fecha 14 de setiembre de 1861, tal dia como hoi, i el 16 fué celebrada la inauguracion de los trabajos. Asociado con respetables i entusiastas vecinos, de los cuales diviso algunos en esta mesa, echamos las primeras carretilladas de tierra, base de los terraplenes, i ayudamos a los trabajadores a cargar los durmientes i rieles con que, formada una vía provisoria, desde la Estacion hasta la Cañada, la recorrimos en la locomotora, haciendo un simulacro de viaje a Valparaiso.

Este simulacro que para algunos, talvez era una ilusion, es

Digitized by Google

hoi una realidad que ha tenido su cumplimiento, no solo en el término de tres años estipulado, sino en dos tercios de este tiempo.

Es tal el júbilo que por esto esperimento, que desearia comunicar a todos la espansion de mi corazon, i por ello felicito mil veces al activo contratista, al intelijente injeniero i a mis honorables colegas en el directorio, los señores Lyon i Waddington, para los que pido este brindis.

El señor Montt (don Ambrosio).—Ya que las demas Repúblicas hermanas no pueden asociarse al entusiasmo con que celebramos la inauguracion de la grande obra del ferrocarril, es preciso que por nuestra parte las asociemos a nosotros, a lo ménos en el recuerdo, i las enviemos un voto de simpatía.

Yo me permitiré ampliar la bella palabra del Presidente de la República. No solo debemos esperar i trabajar porque Chile sea República hasta la consumacion de los siglos, sino tambien hacer cuanto en nosotros esté para que sea siempre República el resto del continente americano, i que esa forma de gobierno conserve la integridad de los territorios que ha poseido hasta hoi.

S. E. el Presidente de la República.—Señores: los estranjeros que nos han traido su intelijencia i laboriosidad, han contribuido poderosamente a la prosperidad de Chile. Les debemos aplausos por sus jenerosos esfuerzos i la mas cordial hospitalidad. Bien venidos sean aquellos estranjeros cuando vengan como ellos pacíficamente a trabajar en la obra de engrandecimiento i civilizacion en que estamos empeñados.

Entre esos buenos estranjeros, hai dos que han sabido llevar a cabo la obra del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, obra tan dífcil como gloriosa i benéfica para la República: esos estranjeros son los señores Lloyd i Meiggs. Brindo por ellos.

El señor Ministro Tocornal.—Hai dos nombres de personas ausentes que debemos recordar en este dia: Campbell i Weelwright, nombres que están íntimamente ligados a la historia de los ferrocarriles de la América del sur. Os propongo un brindis a su memoria.

El señor don Lorenzo Sazie.—Un pueblo que por su intelijencia i firme voluntad tiene la gloria de llevar a cabo obras tan portentosas como las que ha demandado el ferrocarril de Santiago a Valparaiso, es un pueblo que de hecho se coloca en

Digitized by Google

el rango de las naciones mas adelantadas por su civilizacion i progreso.

La cordillera de los Andes, perforada en los cerros del Tabon, donde la ciencia i el arte han estampado el sello de su poder, me impulsa a considerar a mi patria adoptiva digna de tan alto honor.

Los ilustres majistrados i ciudadanos que concibieron i pudieron realizar la monumental obra del ferrocarril de Santiago a Valparaiso serán siempre acreedores al agradecimiento de sus conciudadanos.

Brindo, señores, porque la nacion chilena o el Congreso que la representa decrete que a la entrada del puente de los Maquis o de los túneles que lo circundan, se erijan columnas donde se escriban tan ilustres nombres para que la mas remota posteridad pueda leerlos con gratitud.

Digitized by Google

COSTO DEL FERROCARRIL

ENTRE SANTIAGO I VALPARAISO.

SECCION DE VALPARAISO A QUILLOTA.

Vía permanente i terrenos	$	3.708,332	37
Edificios i Estaciones....	„	579,082	55
Utiles i maquinaria de maestranza..............	„	141,849	00
Equipo...............	„	439,535	79
Vía de Concon, abandonada................	„	327,383	20
Total............	$	5.196,182	91

SECCION DE QUILLOTA A SANTIAGO.

Precio de la obra ejecutada................	$	5.500,000	00
Precio pagado en obligaciones del Gobierno que ganan un 6 p.% de interes anual, por haberse concluido la obra dentro del plazo estipulado	„	500,000	00
Premio al contratista de 10,000 $ por cada mes de adelanto en el tiempo estipulado...	„	120,000	00
Total............	$	6.120,000	00
Costo total......	$	11.316,182	91

Digitized by Google

Itinerario del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

Clase de Estaciones.	ESTACIONES.	Distancia en millas de la estacion de Santiago a cualquiera otra.	Id. id. de la de Valparaiso a id. id.	Distancia en millas de una estacion a otra.	Altura en piés de cada estacion sobre el nivel del mar.
Principal.	Santiago.....		114,32		1707
3.ª	Renca......	3,60	110,72	3,60	1665
3.ª	Quilicura....	6,34	107,98	2,74	1504
2.ª	Colina.......	12,60	101,72	6,26	1594
3.ª	Batuco.. ...	16,95	97,37	4,35	1586
3.ª	Lampa o Polpaico.....	23,58	90,74	6,63	1718
2.ª	Tiltil.......	30,11	84,21	6,53	1896
2.ª	Montenegro.	41,29	73,03	11,18	2472 *
1.ª	Llaillai......	57,02	57,30	15,73	1625
3.ª	Ocoa........	64,89	49,43	7,87	1008
2.ª	La Calera...	73,26	41,06	8,37	703
3.ª	La Cruz....	76,63	37,69	3,37	467
2.ª	Quillota....	80,42	33,90	3,79	410
3.ª	San-Pedro..	85,36	28,96	4,94	301,50
2.ª	Limache....	88,72	25,60	3,36	289
3.ª	Peña-Blanca.	96,56	17,76	7,84	502
3.ª	Quilpué.....	102,23	12,09	5,67	335
3.ª	Salto.......	107,90	6,42	5,67	51,50
3.ª	Viña del Mar	110,48	3,84	3,58	18,50
1.ª	Valparaiso..	114,32		3,84	al nivel

* Mayor altura.

Digitized by Google

Digitized by Google

DOCUMENTOS.

Hemos creido necesario insertar aquí varios documentos de importancia relativos al ferrocarril i a los cuales hemos hecho referencia en el cuerpo de la obra.

Estatutos de la Sociedad del Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso.

De la sociedad i su capital.

Art. 1.° Entre los accionistas que abajo suscriben queda constituida una sociedad anónima para construir i gozar un camino de fierro de Santiago a Valparaiso con dos ramificaciones, una hasta Santa-Rosa de los Andes i otra hasta el rio de Maipo, en los términos de la lei de 28 de agosto de 1851, i con los privilejios en dicha lei concedidos o que en adelante tenga a bien conceder el Congreso Nacional.

Art. 2.° El asiento i domicilio de la sociedad será la ciudad de Valparaiso por ahora.

Art. 3.° El capital de la sociedad es de siete millones de pesos divididos en acciones de mil pesos cada una i repartidos como sigue :

El Tesoro Nacional ....acciones	2,000		$2.000 000
Los socios firmantes en la proporcion que ellos acordaren entre sí i todos por....id.........	2,000		$2.000,000
Por negociar..id.........	3,000		$3.000,000
			7,000.000

Digitized by Google

Art. 4.° El valor de estas acciones debe ser entregado en dinero efectivo en arcas de la sociedad i en los términos que señale la Junta de Directores, no pudiendo pasar la entrega de un treinta por ciento el primer año, diez i siete i medio el segundo, diez i siete i medio el tercero, diez i siete i medio el cuarto, i diez i siete i medio el quinto año.

Art. 5.° Las cuotas que debe entregar cada accionista hasta completar la totalidad del valor de sus acciones serán designadas por la Junta de Directores i anunciadas por dos diarios, uno de Santiago i otro de Valparaiso, para que en el término de treinta dias concurran a hacer la entrega en los lugares i cajas que la misma Junta de Directores señalare. Si algun accionista dejare de entregar su cuota en este término pagará un dos por ciento por la demora ; i si pasase seis meses sin hacer la entrega, sin perjuicio de abonar el mismo interes, la Junta de Directores podrá proceder a enajenar tantas acciones del accionista moroso, cuantas sean necesarias para cubrir su cuota. Esta enajenacion la hará la Junta de Directores al que mas ofreciere por ellas, i sin otro trámite ni procedimiento que un aviso publicado en los diarios con ocho dias de anterioridad a la venta.

Art. 6.° Los accionistas entregarán desde luego, i el dia que la Junta de Directores señale, el cinco por ciento del valor de sus acciones, i verificada esta entrega se le dará el título de sus acciones en la forma que la Junta de Directores acordare.

Art. 7.° Cada accion de mil pesos es indivisible para la entrega de las cuotas, para la representacion en la sociedad i para todos los demas efectos concernientes a la misma sociedad.

Art. 8.° Queda abierto el término para recibir nuevas acciones para completar el capital de los tres millones que falta a la sociedad hasta el 1.° de octubre del presente año, i pasado este dia no serán admitidos nuevos accionistas hasta nuevo acuerdo.

Art. 9.° Los accionistas no son responsables por las obligaciones de la sociedad mas que hasta el monto del valor de sus acciones.

Art. 10. Toda enajenacion o transferencia de acciones se anotará en los libros de la sociedad, recojiendo sus antiguos títulos i espidiendo otros al nuevo accionista ; sin este requisito, ninguno será reconocido como accionista en la sociedad.

Art. 11. Toda cuestion que se promoviere entre un accionista i la sociedad, o de dos o mas accionistas entre sí por cosas concernientes a la sociedad, será decidida en única instancia i sin ulterior recurso por árbitros nombrados por las partes.

De la Junta de directores.

Art. 12. Habrá una Junta de Directores para la administracion i jestion de todos los negocios de la sociedad. Esta Junta se com-

Digitized by Google

pondrá de cinco directores elejidos a mayoría de votos por los accionistas i tendrá su residencia i reuniones en Valparaiso.

Art. 13. Ninguno podrá ser Director sin que sea propietario al ménos de cincuenta acciones, las que no podrá enajenar ni transferir durante todo el tiempo que dure en la administracion.

Art. 14. Los primeros Directores durarán hasta la conclusion de la obra hasta Quillota. Llegado este caso se hará nueva eleccion por los accionistas, i los nuevamente elejidos se renovarán en la forma que los mismos accionistas acuerden.

Art. 15. Si algunos de los Directores renunciare, faltare o se imposibilitare para el desempeño de su cargo, será reemplazado por la Junta de Directores hasta que espire el tiempo de su duracion.

Art. 16. Las funciones de los Directores son gratuitas i no pueden ser desempeñadas por procurador o apoderado.

Art. 17. La Junta de Directores tendrá un Presidente elejido por ella misma i que durará dos años. En su defecto presidirá el miembro que la misma Junta acuerde.

Art. 18. Las actas i acuerdos de la Junta se pondrán por escrito i serán suscritos por los Directores que hubieren concurrido a ellos.

Art. 19. La Junta de Directores representa todos los derechos i acciones de la sociedad; pero sin que sus miembros sean personalmente responsables como Directores mas que del buen desempeño de su comision.

Art. 20. La Junta de Directores tiene plena autorizacion i poder para administrar i dirijir todos los negocios de la sociedad. En consecuencia le compete:—1.° Representar a la sociedad estrajudicialmente--2.° Representarla judicialmente con plena facultad para transijir o someter a arbitraje todas las cuestiones que la sociedad tuviere con cualquiera clase de personas--3.° Colectar los fondos de la sociedad, designando los plazos, los lugares i arcas en que deben entregarse-- 4.° Disponer de estos mismos fondos para los fines de la sociedad-- 5.° Nombrar i remover cuando lo tenga a bien los empleados de la sociedad i señalarles las rentas que han de gozar por sus empleos -- 6.° Comprar todos los objetos, muebles o bienes raices que necesite la sociedad-- 7.° Vender i enajenar las cosas que pertenecen a la sociedad, cuya enajenacion se verificará siempre en subasta pública i previos avisos publicados en los diarios.--8.° En jeneral pertenece a la Junta de Directores, celebrar todos los contratos de la sociedad, i la libre, franca i jeneral administracion de todo lo que a la sociedad concierne.

Art. 21. La Junta de Directores podrá delegar una o varias de estas facultades i nombrar uno o varios administradores de la obra, el que o los que obrarán en conformidad de las atribuciones que la misma Junta les confiere.

Art. 22. La Junta de Directores se reunirá siempre que el Presidente la citare, o lo pidiere alguno de sus miembros. Quedará

Digitized by Google

constituida la Junta con la concurrencia de un Director mas sobre la mitad del número de Directores.

Art. 23. Las resoluciones de la Junta se tomarán a mayoría absoluta de votos, i en caso de empate decidirá el Presidente.

Art. 24. La Junta de Directores nombrará una comision especial para recibir i examinar las cuentas mensualmente i pasarlas al Directorio para su aprobacion.

Art. 25. La Junta de Directores presentará a los accionistas o publicará cada tres meses un estado de los ingresos i egresos de la sociedad.

Art. 26. Cada año en el mes de setiembre presentará la Junta de Directores a los accionistas las cuentas de la administracion de la sociedad, citándolos a Junta para este objeto por avisos insertos en un diario de Valparaiso i otro de Santiago. La misma citacion les hará siempre que lo creyere necesario.

Art. 27. Quedan nombrados Directores no obstante lo prevenido en el art. 12:—don José Maria Berganza, en representacion de la accion del fisco, don Anjel Custodio Gallo en representacion de su señora madre, doña Candelaria Goyenechea, i don Josué Waddington, don Francisco Ignacio Ossa, don Ramon Subercaseaux i don Matias Cousiño en representacion de sus propias acciones.

De la Junta de accionistas.

Art. 28. Los accionistas se juntarán cada año en el mes de setiembre i siempre que los Directores los convocaren.

Art. 29. Las convocaciones se harán quince dias ántes por lo ménos de la reunion, espresándose en ellas, en cuanto se pueda, su objeto.

Art. 30. Los accionistas podrán concurrir por sí o por medio de poder conferido a alguno de los mismos accionistas. Ninguna persona estraña a la sociedad puede representar en las juntas a un accionista, salvo los representantes legales, como tutores, etc.

Art. 31. La Junta de accionistas quedará constituida con la concurrencia de individuos que representen una accion mas sobre la mitad de las acciones de que conste la sociedad i hayan sido tomadas hasta la fecha de la reunion.

Art. 32. Las decisiones de la Junta de accionistas serán tomadas por mayoría absoluta de sufrajios de las acciones representadas en la Junta.

Art. 33. Cada cinco acciones constituirá un voto. Los propietarios de ménos de cinco acciones carecen de voto; pero reuniéndose accionistas por diez mil pesos tendrán un voto. El fisco o su representante no tendrá mas votos que los que señala el art. 6.° de la lei de 28 de agosto de 1851.

Art. 34. La Junta de accionistas será presidida por el Presiden-

Digitized by Google

te de la Junta de Directores, haciendo de Secretarios de ella los dos accionistas presentes por mayor número de acciones.

Art. 35. Compete a la Junta de accionistas.--1.° Constituir la Junta de Directores i nombrar sus miembros.--2.° Aprobar anualmente los acuerdos de la Junta de Directores.-- 3.° Conceder a éstos autorizacion para objetos para que no estén facultados.

Artículos adicionales.

Art. 36. Los trabajos del ferrocarril principiarán el dia 1.° de octubre del presente año.

Art. 37. Si para el dia 1.° de octubre próximo no se hubiere completado en acciones la suma de tres millones que falta al capital de la sociedad, los trabajos del ferrocarril continuarán sin embargo hasta dejarlo concluido i corriente desde Valparaiso hasta Quillota.

Art. 38. Terminado el camino hasta Quillota, la Junta de Directores citará a los accionistas para que deliberen i acuerden los medios de completar el capital de la sociedad. Los accionistas adoptarán las medidas que juzguen mas conducentes, i entre ellas podrán --1.° Abrir una suscripcion por la cantidad que falte para completar los presupuestos del camino i sus ramales bajo las bases que los mismos accionistas determinen;--2.° Levantar un empréstito dentro o fuera del pais por la suma espresada;--3.° Vender acciones a personas que ofrezcan garantir dichas acciones i sus intereses, con fundos rústicos o urbanos que valgan un tercio mas del valor de la accion.

Art. 39. Verificado el camino hasta Quillota quedará de pleno dominio i propiedad de los accionistas; i si para continuarlo en adelante se admitiesen estos nuevos accionistas no tendrán participacion alguna en los productos del camino construido desde Valparaiso hasta Quillota, hasta tanto que se construya i concluya enteramente la parte restante desde Quillota a Santiago, en cuyo caso se hará comun de todos los accionistas todo el camino desde Valparaiso a Santiago.

Art. 40. Si para continuar el camino de Quillota en adelante se elijiere la venta de acciones sobre hipotecas de que habla el inciso 3.° del artículo 38, la Junta de Directores podrá tomar capitales prestados bajo las garantías de las dichas hipotecas juntamente con las de las acciones adquiridas con las citadas garantías. El interes no excederá de un ocho por ciento anual, salvo la autorizacion de la mayoría de los accionistas hipotecarios.

Art. 41. Las obligaciones que la Junta de Directores espida en el caso de que habla el artículo anterior serán visadas por un ajente de Gobierno, a fin de hacer constar su legalidad i aplicacion a la construccion del camino; i sin este requisito ninguna obligacion será válida ni debe ser admitida por los prestamistas.

Digitized by Google

Art. 42. Los capitales e intereses que se adeudaren en virtud de los préstamos tomados por la Junta de Directores en el caso de que habla el art. 39, serán de la esclusiva responsabilidad de los accionistas hipotecarios, quienes no recibirán dividendos hasta que se haya completamente estinguido el pago de dicho capital e intereses.

Art. 43. Estos estatutos serán obligatorios i surtirán todos sus efectos desde el momento que sean aprobados por el Supremo Gobierno.

Santiago, 23 *de junio de* 1852.

Ramon Subercaseaux.—Josué Waddington.—Francisco I. de Ossa--Por doña Candelaria Goyenechea, Anjel Custodio Gallo--Matias Cousiño--José Maria Berganza.

Artículo transitorio.---No obstante lo dispuesto en el art. 16, los socios firmantes convienen en que los Directores don Francisco Ignacio Ossa i don Ramon Subercaseaux, en los casos en que no les fuese posible concurrir por sí mismos a los acuerdos de la Junta Directora, puedan conferir su poder amplio con todas las facultades que ellos mismos tienen como Directores, el 1.° a su hijo don Nicomedes Ossa, i el 2.° a don Buenaventura Infante; bien entendido que por limitacion de poderes en los casos en que los representantes concurran, no dejarán de llevarse a efecto los acuerdos de la mayoría de la Junta Directora.

Santiago, 30 *de junio de* 1852.

Francisco I. Ossa--Ramon Subercaseaux--Matías Cousiño--Josué Waddington, por doña Candelaria Goyenechea, Anjel Custodio Gallo--José M. Berganza.

Santiago, julio 8 *de* 1852.

Apruebánse los presentes Estatutos de la Sociedad formada para la construccion de un ferrocarril entre Santiago i Valparaiso: redúzcanse a escritura pública.

Tómese razon i publíquese.

MONTT.

Antonio Varas.



B.

DEUDA PERUANA.

Santiago, julio 2 *de* 1852.

Por cuanto el Congreso Nacional ha discutido i aprobado el siguiente proyecto de lei:

Art. 1.° Se autoriza al Gobierno para enajenar la deuda de cuatro millones de pesos que el Perú reconoce a favor de Chile, bien por partes o en su totalidad, segun fuere mas conveniente al Estado.

Art. 2.° El producto de esta venta se invertirá en la construccion del ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, bajo las mismas bases establecidas en la lei de 28 de agosto del año anterior, con la sola diferencia de aumentarse el número de acciones con que pueda entrar el Gobierno en la sociedad.

I por cuanto oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo: por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes como lei de la República.—**Manuel Montt**—*Antonio Varas*.

C.

Autorizacion a la sociedad para arreglar las tarifas.

Santiago agosto 17 *de* 1852.

El Congreso Nacional ha discutido i aprobado el siguiente proyecto de lei.

Art. 1.° La Sociedad del ferrocarril de Santiago a Valparaiso tendrá la facultad de arreglar sus tarifas de fletes i pasajes por el término de treinta años contados desde el dia en que esté concluido el camino. Trascurrido este término, el Gobierno puede intervenir en la formacion de la tarifa; pero la sociedad no será obligada a bajar los precios de manera que le quede ménos de un quince por ciento anual de utilidad líquida sobre los capitales invertidos en el camino.

El pasaje o derecho de trasporte que una vez estableciere la sociedad durante los treinta años de que habla este artículo, deberán subsistir por el término de un año.

Digitized by Google

Toda variacion que se haga en la tarifa se publicará sesenta dias ántes del término fijado para su duracion.

Art. 2.° La sociedad gozará por el término de treinta años la preferencia de adoptar, si le conviene, cualquiera clase de vías de conduccion en la distancia de dos leguas de la línea del camino de fierro, sin perjuicio de los derechos de los propietarios i esceptuando las vías de conduccion actualmente en uso.

Art. 3.° La sociedad podrá construir en las bahías de Valparaiso i Concon dos o tres muelles, segun sea necesario para el uso del ferrocarril. Toda especie embarcada o desembarcada por dichos muelles, i conducida o por conducirse por el camino de fierro, no pagará derecho de muelle.

Art. 4.° Se concede a la Sociedad sesenta varas de ancho de la orilla de la playa de Valparaiso para formar un malecon i construir una vía de conduccion desde la estacion principal del ferrocarril hasta los almacenes de Aduana, i formar estaciones menores para acopiar carga i servir a otros objetos benéficos a la empresa, sin perjuicio de la bahía ni de las comunicaciones entre la poblacion i el mar que sean necesarias para objetos de policía i otros de interés público.

Art. 5.° La sociedad tendrá por el término de cinco años un departamento en un edificio público para sus reuniones i seguridad de sus intereses i libros.

Art. 6.° Si concluido i corriente el ferrocarril desde Valparaiso a Quillota no hubiere medio ni recurso alguno de completar el capital de siete millones de la sociedad, el tesoro público queda obligado a tomar en acciones la suma que falte para completar los siete millones.

Los votos del fisco por esta nueva suma quedan sujetos a las bases fijadas en los Estatutos de la sociedad para los demas accionistas; pero en ningun caso estos votos valdrán por sí solo mas que los votos uniformes de los otros accionistas presentes al acuerdo.

Art. 7.° La sociedad es obligada a conducir gratuitamente las balijas de la correspondencia i una persona encargada de su custodia, si se tuviese a bien ponerla; i por la mitad del precio de tarifa los pertrechos de guerra, tropas del ejército, o individuos pertenecientes al mismo que marchen en comision del servicio.

Dios guarde a V. E.

Fernando Lazcano.—*Ventura Blanco Encalada*, secretario.

Santiago, agosto 21 *de* 1852.

Por cuanto el Congreso Nacional ha aprobado el precedente proyecto de lei:

Digitized by Google

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese aefecto en todas sus partes como lei de la República.—**Manuel Montt**.—*Antouio Varas*.

D.

Ferrocarril de Quillota a Santiago: se crea una Superintendencia.

Santiago, mayo 27 *de* 1859.

Siendo necesario determinar los funcionarios que deben hacerse cargo de la Direccion Jeneral del ferrocarril entre Quillota i Santiago, tanto en la parte económica como facultativa, detallar sus atribuciones i deberes, i fijar las reglas a que deben sujetarse los contratos que se celebren para la ejecucion de los trabajos; usando de la autorizacion que me confiere la lei de 16 noviembre de 1857, vengo en acordar i decreto:

Art. 1.° La direccion i administracion de los trabajos que se emprendan por cuenta del Estado en la obra del ferrocarril entre Santiago i Quillota, correrá a cargo de un Superintendente i una Junta compuesta de tres miembros, nombrados por el Gobierno.

Habrá ademas un secretario, un tesorero i los empleados subalternos de oficina que se creyeren necesarios.

Art. 2.° Son deberes i atribuciones del Superintendente:

1.° Representar judicialmente al Gobierno en todas las cuestiones que por razon de la obra se suscitaren con cualquiera clase de personas, teniendo facultad de transijirlas o someterlas a arbitraje con acuerdo de la Junta;

2.° Celebrar, con acuerdo de la misma, los contratos que sean necesarios, ya versen sobre la ejecucion de trabajos, ya sobre adquisicion en el pais de útiles i materiales, ya finalmente, sobre compra de terrenos para la obra;

3.° Jirar libramientos refrendados por la Junta contra la oficina o banco que el Gobierno señalare;

4.° Nombrar los empleados subalternos que no pertenezcan al departamento de injenieros, i, con acuerdo de la Junta, removerlos i señalar los sueldos que deben gozar;

5.° Velar por el fiel cumplimiento de las contratas celebradas, cuidando que los empleados cumplan estrictamente con sus obligaciones;

Digitized by Google

6.° Pasar mensualmente al Ministerio del ramo, con el V.° B.° de la Junta, una cuenta detallada de los gastos hechos i trabajos ejecutados durante el mes, con las esplicaciones i observaciones del caso, i así mismo un presupuesto aproximativo de los fondos que se necesiten para el próximo mes;

7.° Presidir las reuniones ordinarias de la Junta i convocarla a reuniones estraordinarias siempre que fuere menester;

Art. 3.° Las atribuciones o deberes de la junta serán intervenir en los actos que en el presente decreto se determinan, en la manera i forma prescrita.

Art. 4.° Lo direccion científica de la obra correrá acargo de un injeniero en jefe, nombrado por el Gobierno, con el sueldo que éste determine.

Este injeniero, por lo que respecta a lo económico i administrativo, dependerá del Superintendente i tendrá bajo sus órdenes a los injenieros subalternas i demas empleados que correspondan a su departamento, todos los cuales serán nombrados por la Junta a propuesta que él haga. Del mismo modo deberán fijarse los sueldos que cada uno de ellos debe gozar.

Art. 5.° La adquisicion en el pais de materiales i útiles para los trabajos i la ejecucion de éstos, deberá hacerse por contratas celebradas con el mejor postor, observando las reglas siguientes:

1.ª El injeniero en jefe dividirá el camino en secciones i formará un presupuesto detallado de cada una;

2.ª Se anunciará con treinta dias de anticipacion, por los diarios de Santiago i Valparaiso, que se reciben propuestas cerradas para la ejecucion del trabajo de tal o cual seccion, especificándose las condiciones con que se admiten. Llegado el dia designado para la apertura de las propuestas, se abrirán éstas a presencia de la Junta, injeniero en jefe e interesados, i se admitirá la que resulte ser mas ventajosa i ofreciere mejores garantías para su ejecucion;

3.ª Si no se presentare ninguna propuesta o las presentadas fuesen por un precio mayor que el del presupuesto, el Superintendente de acuerdo con la Junta, podrá hacer ejecutar los trabajos de cuenta del Estado o celebrar contratos privados para su ejecucion. En cualquier caso deberá publicarse en los diarios todo lo obrado.

Art. 6.° Los contratistas que se comprometan a ejecutar una o mas obras relativas a este ferrocarril, deberán someterse a las prescripciones siguientes:

1.ª A rendir una fianza a satisfaccion del Superintendente de los trabajos, para asegurar el cumplimiento de la contrata;

2.ª A conformarse en la ejecucion de la obra a los planos i proyectos aprobados, sin que pueda introducir en su ejecucion el menor cambio, a ménos que no haya recibido correspondiente autorizacion;

Digitized by Google

3.° A someter los trabajos a la inmediata inspeccion i vijilancia de los injenieros u otros ajentes de la administracion;

4.° A conformarse a las prescripciones del presente decreto i a las demas condiciones o instrucciones, tanto económicas como facultativas, que fueren acordadas por la Superintendencia o el injeniero director.

Art. 7.° El contratista que se hubiere comprometido a efectuar un trabajo, no podrá ceder a otro su totalidad o en parte, a ménos que para ello no tenga la competente autorizacion de la Superintendencia.

En tal caso, el nuevo contratista rendirá la misma fianza que el primero, i se constituirá responsable del fiel cumplimiento del contrato, en el modo i forma que al principio se estipuló. Los perjuicios que resultaren de esta variacion, serán satisfechos por el primer obligado.

Art. 8.° Ningun contratista podrá reclamar perjucio de error u omision en la avaluacion de los precios por él aceptados, a no ser que aquellos hayan provenido de errores u omisiones en los planos i especificaciones de la obra.

Art. 9.° Cuando los injenieros conceptúen que hai vicios en las construcciones contratadas, ya sea en el curso de la ejecucion de las obras, o ya ántes de verificarse definitivamente su entrega, podrán disponer que se demuelan o reconstruyan las partes defectuosas. Si éstas resultaren tales, los gastos que ocasionare su reconstruccion serán de cuenta del contratista.

En caso de desavenencia entre el injeniero i el empresario, decidirá el injeniero director sin ulterior recurso.

Art. 10. Cuando el injeniero director, en vista de los informes del injeniero inspector de la obra, juzgase que un contratista procede con notoria lentitud o neglijencia, o se niega a continuar los trabajos enumerados en la respectiva contrata; que no da cumplimiento a alguna de sus condiciones o ejecuta el trabajo de una manera imperfecta, dicho injeniero director representará entónces a la Junta estas faltas i ésta podra en consecuencia declarar rescindida la contrata i hacer continuar los trabajos de la manera que crea mas ventajosa. En tal caso el contratista no tendrá derecho a cobrar sino las cantidades a que asciendan los trabajos ejecutados.

Art. 11. El empresario deberá contratar trabajadores honrados e intelijentes i será responsable de los perjuicios que resultasen de la falta de cumplimiento de esta disposicion. El injeniero podrá obligar al empresario a que remueva a los obreros o ajentes insubordinados o incapaces; i en cualquiera cuestion que se suscite sobre este particular, decidirá el Superintendente.

Art. 12. Inmediatamente despues de la ejecucion de una obra, el injeniero procederá a su recepcion con citacion del contratista, debiendo previamente examinar con detencion si se han cumplido por

Digitized by Google

éste las condiciones estipuladas en la respectiva contrata. El resultado de este exámen se hará constar por una acta firmada por el injeniero i el contratista, la que se remitirá al injenierio director para que por su conducto, llegue lo obrado al conocimiento del Superintendente.

El Superintendente de acuerdo con el injeniero director, podrá disponer que se proceda a la recepcion provisoria de las porciones de una obra que conviniere a la administracion recibir a medida que se fueren concluyendo. En este caso se procederá en conformidad a lo prescrito en el final del inciso anterior.

Art. 13. La responsabilidad del contratista no cesará hasta despues de pasado el término señalado en su contrata para garantir la solidez de la obra ejecutada. Durante este término debe aquel reparar a su costa los daños que la otra sufra procedentes de los defectos de construccion que en ella se notaren.

Art. 14. Si el empresario dejase de cumplir su contrata en el tiempo estipulado, quedará de hecho rescindida sin que tenga derecho a reclamo alguno. Solo cuando demuestre que el retardo de las obras fué ocasionado por motivos inevitables, i ofrezca cumplir su contrata dándole próroga del tiempo que se le habia designado, podrá el Superintendente, de acuerdo con la Junta, concederle el que prudentemente le parezca.

En caso de verificarse la rescision, se procederá conforme a lo establecido en el final del artículo 10.

Art. 15. Los pagos a buena cuenta, cuando no hubiere estipulacion espresa, se harán a los contratistas a proporcion del progreso de las obras, i en todo caso, en virtud de las órdenes espedidas por la Superintendencia sobre los libramientos jirados por el injeniero encargado de la inspeccion de los trabajos i con el V.° B.° del injeniero director. Pero en ningun caso podrá percibir el contratista mas del 90 por ciento del valor de las obras que fuere ejecutando, segun la tasacion del injeniero, quedando depositado el resto hasta que espire el término fijado en la contrata para garantir la buena construccion de la obra.

Art. 16. Para la provision i trasporte de los materiales necesarios para la ejecucion de los trabajos que se efectúen directamente por la administracion, se procederá tambien a admitir propuestas en la misma forma prevenida en los art. 5.° i siguientes, i en la parte que tuviere aplicacion, rejirán las prescripciones jenerales a que se refiere el presente decreto. Sin embargo, si estas obras fueren de poca importancia, el Superintendente de acuerdo con la Junta podrá disponer que se celebren contratas sin sujecion a concurso.

Tómese razon i publíquese.—**Montt.**—*Jerónimo Urmeneta.*

Digitized by Google

E.

Reforma de los estados de la sociedad hecha por la junta jeneral de accionistas de 30 de agosto de 1859.

Art. 12. La sociedad será administrada inmediatamente por un director jerente con un consejo de tres directores elejidos a mayoría de votos por los accionistas segun el art. 32 i tendrá su residencia en Valparaiso.

Art. 13. Podrán ser directores los accionistas, cualquiera que sea el número de acciones que tuvieren o cualquiera persona aunque no sea accionista.

Art. 14. Cada año se procederá a la renovacion de uno de los directores, debiendo salir aquel que para su nombramiento haya obtenido menor número de sufrajios, o a la suerte en caso de haber habido empate de votos, pudiendo ser reelejido el saliente.

Art. 20. El director jerente administrará i dirijirá con plena autorizacion i poder todos los negocios de la sociedad por sí o de acuerdo con el consejo, segun los casos que se espresan. En consecuencia le compete: 1.° representar a la Sociedad judicial i estrajudicialmente, pudiendo tambien de acuerdo con el Directorio, transijir o someter a arbitraje todas las cuestiones que la Sociedad tuviere con cualquiera persona.-- 2.° Colectar los fondos de la sociedad, designando los plazos, los lugares i arcas en que deben entregarse i disponer de ellos para los fines de la empresa.--3.° Nombrar i remover cuando lo tenga a bien a los empleados de la sociedad i, de acuerdo con el consejo, señalar la renta que deben gozar;--4.° comprar todos los materiales, útiles i muebles i, de acuerdo con el consejo, los bienes raices que necesita la empresa i de la misma manera, vender en subasta pública i previo aviso en los diarios lo que no necesite o convenga enajenar, i 5.° formar i modificar la tarifa de fletes i pasajes de acuerdo con el consejo.

Art. 26. Cada año en el mes de febrero presentará la Junta de Directores a los accionistas la cuenta de la administracion de la sociedad citándola a junta jeneral para este objeto por avisos insertos en un diario de Valparaiso i otro de Santiago. La misma citacion se hará siempre que lo creyere necesario.

Art. 28. Los accionistas se juntarán cada año en el mes de febrero i siempre que los directores los convocaren.

Art. 21 i 27, quedan derogados.

Digitized by Google

Contrata para la construccion del ferrocarril entre Santiago i Quillota.

En la Ciudad de Santiago de Chile a catorce de setiembre de mil ochocientos sesenta i uno. Ante mí el Notario i testigos idóneos comparecieron los señores don Juan Nepomuceno Jara, como Superintendente del ferrocarril entre Santiago i Quillota por una parte, i don Enrique Meiggs por la otra: ámbos de esta vecindad, mayores de edad a quienes doi fé conozco i reducen a escritura pública el contrato constante de la boleta que se copia, i cuyo tenor literal es el siguiente:—señor Notario público don Julio César Escala.—Sírvase usted estender en su rejistro de escrituras públicas una por la que conste que el Superintendente del ferrocarril entrè Santiago i Quillota, don Juan Nepomuceno Jara comisionado por el Supremo Gobierno por decreto de esta fecha por una parte, i don Enrique Meiggs por la otra, otorgan el siguiente contrato:

Primero.—Don Enrique Meiggs se obliga a construir la vía permanente del ferrocarril de Santiago a Quillota, incluyendo todos los puentes, viaductos, mesas jiratorias, cisternas, cierros i todas las demas obras referentes a la línea hasta dejarla concluida i lista para darla al tráfico i en conformidad a los planos i especificaciones formados por el injeniero de la empresa del camino.

Segundo.—Todos los trabajos i obras se ejecutarán bajo la direccion del injeniero o injenieros a quienes el Gobierno comisionare con este objeto, i a entera satisfaccion de dichos injenieros o de las personas competentes a quienes el Gobierno encargue la inspeccion de esta obra.

Tercero.—El contratista no podrá traspasar a otro el todo o parte del camino que se obliga a construir, sin autorizacion del Gobierno; i aun con esta condicion deberá responder de todos los gastos que esta variacion orijine.

Cuarto.—Si la obra no se ejecutare en conformidad a los planos, especificaciones e intrucciones del injeniero en jefe o de los injenieros que el Gobierno comisionare para determinar o rectificar las especificaciones e instrucciones conforme a las cuales debe ejecutarse la obra, consultando la debida seguridad i solidez en ella, o se ejecutare de una manera imperfecta, i requerido el contratista por los injenieros para que se conforme a los planos i para que en la construccion se observen las especificaciones e intrucciones del injeniero en jefe o las rectificadas por comisionados que el Gobierno nombre i que deben asegurar la solidez i firmeza de la obra, i no lo hiciere reconstruyendo la parte que no estuviere conforme a contrata, podrá el Gobierno poner término a ésta. Si el contratista suspendiese los trabajos o no los mantuviese en actividad a lo ménos con quinientos trabajadores, i requerido por los injenieros para que los restablezca, podrá tambien

Digitized by Google

el Gobierno rescindir el contrato. En cualquiera de estos casos el Gobierno solo estará obligado a responder por la obra o por la parte de obras ya ejecutadas i de ninguna manera por los materiales preparados u otros gastos que no se hubieren invertido en las obras ya hechas.

QUINTO.—El contratista se obliga a asegurar la obra hasta seis meses despues de concluida i entregada. Durante este tiempo es obligado a reparar a su costa los daños que la obra sufra procedentes de vicios o de mala ejecucion de la construccion. El contratista no responde de casos fortuitos ni de raros e imprevistos, como terremotos revoluciones o avenidas de rios.

SESTO.—La recepcion de toda la obra o de cualquiera parte de ella que el Gobierno conviniere en recibir, se hará en presencia del contratista, del injeniero en jefe i de los injenieros inspectores, examinando detenidamente si se ha cumplido con las condiciones estipuladas.

SEPTIMO.—El contratista se obliga a construir i a entregar en el término de tres años, contados desde esta fecha, el ferrocarril de Santiago a Quillota concluido i en estado de darse al tráfico, con las estaciones correspondientes, debiendo la de Santiago reducirse a las proporciones que determine el actual injeniero en jefe.

OCTAVO.—El Gobierno se obliga a pagar por la obra ejecutada en el tiempo i forma estipulados, cinco millones quinientos mil pesos, que se irán entregando mensualmente en la forma que se espresa mas adelante, i quinientos mil pesos que se entregarán concluida que sea la obra, en obligaciones del Gobierno que ganarán un seis por ciento de interes anual i a las cuales se asigna el cuatro por ciento de fondo de amortizacion,

NOVENO.—En los cinco millones i quinientos mil pesos de que se habla en la primera parte de la cláusula anterior, se comprenden las cantidades entregadas por trabajos u obras ejecutadas a los contratistas de las secciones del camino en construccion desde Quillota al Centinela, que deberán rebajarse de la cantidad de cinco millones quinientos mil pesos que el Gobierno se obliga a entregar.

DÉCIMO.—Tambien se obliga el contratista a recibir como dinero todos los materiales que la empresa tiene preparados para la continuacion del camino, al precio que al Gobierno hubieren costado, debiendo su valor rebajarse de la cantidad por que el Gobierno se obliga.

UNDÉCIMO.—El capital e intereses de las obligaciones por quinientos mil pesos que el Gobierno se obliga a pagar en esta forma concluido i entregado que sea el camino, se cubrirán en Santiago. Los intereses se pagarán por semestres vencidos, i al fin de cada año se amortizarán a proporcion del fondo asignado a este objeto. Estas obligaciones serán nominales o al portador a eleccion del contratista.

Digitized by Google

Duodécimo.—Si el Gobierno prefiriese el hacer el pago de capital e intereses por las dichas obligacion es en Lóndres, la cantidad de quinientos mil pesos porque deben emitirse se reducirá al ocho por ciento del precio del camino que debe pagarse mensualmente, esto es, a cuatrocientos cuarenta mil pesos. El Gobierno podrá elejir el medio de pagar que le convenga hasta que llegue el momento de emitir las obligaciones.

Decimo tercero.—El contratista se obliga a pagar una multa de diez mil pesos por cada mes que demore la entrega del camino sobre el plazo estipulado, i el Gobierno abonará por su parte la misma cantidad de diez mil pesos por cada mes que se anticipe la conclusion i entrega al plazo estipulado.

Decimo cuarto.—El Gobierno proporcionará al contratista las locomotivas i carros que pueda obtener o que adquiera para el trasporte de materiales, i tambien los elementos que al presente tiene destinados a auxiliar la construccion, sea para la formacion de caminos provisorios o de otros trabajos de la misma clase. De la devolucion de estos elementos será responsable el contratista i de abonar su valor en caso de pérdida o destruccion, salvo el deterioro proveniente del debido uso en el trabajo.

Decimo quinto.—El Gobierno cederá tambien al contratista el derecho que tiene para conducir por el ferrocarril de Valparaiso a Quillota por la mitad del precio de tarifa los materiales i demas objetos que hubieren de emplearse en la construccion del camino, i cederá igualmente, en la proporcion que le corresponde, atendido el número de acciones que tiene en el ferro-corril del Sur, el flete que habria de cobrarse en dicho ferrocarril por los materiales que por él se trasportaren i que deben emplearse en el camino de cuya construccion se trata. En las secciones construidas o que se construyeren de Quillota en adelante proporcionará libremente el uso del ferrocarril.

Decimo sesto.—Los materiales i demas artículos que se destinen a la construccion o uso del camino, no pagarán derechos de Aduana, debiendo justificarse al tiempo de la internacion que se destinan al camino. Tambien se concede la exencion de derechos a las pastas o metales que el contratista remita el estranjero para el pago de los pedidos de rieles, puentes i demas artículos destinados al camino, pero solo hasta la cantidad que en las respectivas propuestas ascienda al costo de dichos rieles, puentes i demas materiales que la empresa no hubiere ya pedido para la construccion de la obra.

Decimo septimo.—Será obligacion del Gobierno allanar todas las dificultades que ofreciere la adquisicion de los terrenos necesarios para el trayecto de la vía, sus estaciones, paradas i desvíos; i será así mismo de su cargo facilitar al contratista el tránsito por las propiedades que fuere necesario atravesar para conducir materiales i la que fuere necesario ocupar temporalmente en hacer vi-

Digitized by Google

viendas provisorias para mayordomos i peones en los mismos trabajos de la obra.

DECIMO OCTAVO.—El Gobierno no será responsable de los perjuicios que se causen en las propiedades o terrenos inmediatos a la línea por el contratista o sus ajentes.

DECIMO NOVENO.—Todas las obras que el contratista ejecutare en el camino desde Quillota a la cima de Montenegro, se le pagarán, a medida que se vayan ejecutando, en dinero efectivo al fin de cada mes, estimándose por los injenieros que el Gobierno tuviere encargados de inspeccionar la construccion, el valor de la obra o trabajo, ajustándose en cada mes tan aproximadamente como sea posible. Los trabajos u obras ejecutadas de Montenegro a Santiago se pagarán en la misma forma; pero el Gobierno tendrá el derecho de pagar solo un tercio en dinero i los otros dos tercios en obligaciones que ganarán un seis por ciento de interes anual, i que tendrán un cuatro por ciento de amortizacion. Cuando el contratista entregare i el Gobierno se diere por recibido a su satisfaccion de una parte del camino que no baje de quince millas, podrá el contratista exijir que se le devuelva el diez por ciento retenido que corresponda al valor de la parte concluida i entregada. El Gobierno será obligado a dar el tercio en dinero por las obras concluidas de Montenegro a Santiago, cualquiera que sea la cantidad a que ascienda el valor de las obras entregadas en un mes; pero no estará obligado a entregar los dos tercios en obligaciones si los trabajos ejecutados en dicho mes importan ménos de diez mil pesos.

VIJESIMO.—De todo pago que por obras ejecutadas en el curso de un mes se haga al contratista, se retendrá un diez por ciento en garantía hasta la conclusion de la obra. La retencion será en dinero respecto de las obas ejecutadas desde Quillota a Montenegro, i en obligaciones de las mismas que el Gobierno debe emitir respecto de las que se ejecuten desde Montenegro a Santiago. Cuando la suma retenida por garantía ascienda a cincuenta mil pesos en dinero, todas las demas retenciones se harán en obligaciones, si el contratista así lo exijiere.

VIJESIMO PRIMERO.—Tambien deberá el Gobierno pagar en obligaciones el valor de los encargos de ferretería i demas artículos destinados a la construccion del camino cuando se le exija por el contratista a virtud de haber llegado al pais encargado i despues de reconocido por la persona que el Gobieano comisione, que ellos son de la calidad requerida i que el precio de factura es el correspondiente a los dichos artículos. Deberá pagarse en la misma forma indicada el valor de las especies o artículos encargados siempre que las facturas, conocimientos i pólizas vengan en debida forma i certificadas por el Ajente Diplomático o Cónsul. como se exije de documentos que deben hacer fé en juicio, prévio el endoso o ce-

Digitized by Google

sion de la póliza de seguro a favor de la empresa o del Gobierno.

VIJESIMO SEGUNDO.—Se comprenderá en la estimacion que debe hacerse de las obras hechas en el curso de un mes para hacer la entrega del valor en que se estimen los materiales que se hallen preparados en la misma línea, siempre que la obra a que se apliquen esté en ejecucion i que correspondan a la cantidad de materiales que para dicha obra sean necesarios.

VIJESIMO TERCERO.—La empresa podrá anticipar al contratista cuando fuere necesario para impulsar los trabajos, bajo garantías, a lo ménos de dos firmas de completa seguridad, una cantidad que no exceda del gasto mensual probable, si al mes siguiente no correspondiere lo invertido a lo recibido, no podrá concederse nueva anticipacion.

VIJESIMO CUARTO.—El precio estipulado es por todas las obras que se ejecutaren i que sean necesarias al camino para entregarlo al tráfico, i no será motivo para exijir aumento en él las alteraciones que al tiempo de ejecutar la obra se hicieron para mejorar la via, salvo que estas alteraciones modificaren los planos i presupuestos de una manera sustancial.

VIJESIMO QUINTO.—Si el contratista no cumpliere con las estipulaciones de este contrato o paralizare la ejecucion de los trabajos sin motivos que el Gobierno calificare de bastantes, tendrá este derecho de ponerle término sin que el contratista pueda hacer reclamacion alguna. En este caso el contratista no tendrá derecho a exijir la entrega del diez por ciento que se hubiere retenido en garantía, ni el valor de la parte de la vía permanente que no estuviere concluida.

VIJESIMO SESTO.—Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno i el contratista en órden a la ejecucion de la obra, serán decididas si fueren referentes a materias facultativas o profesional por un injeniero que nombrará el Gobierno i cuyo nombramiento no podrá recaer en ninguno de los injenieros empleados en el servicio del camino, i si versaren sobre otras materias serán decididas por un ministro de la Corte Suprema i otro de la de Apelaciones designados por los mismos tribunales. En caso de discordia, los mismos jueces nombrarán un tercero que la dirima. El fallo de estos jueces será ejecutorio sin que respecto de él pueda entablarse ningun jénero de recurso, sea de apelacion, nulidad o de cualquiera otra clase.

VIJEMO SEPTIMO.—El contratista don Enrique Meiggs, se somete desde luego a las autoridades i tribunales del país en todo lo que concierna a la ejecucion del fallo que pronuncien los árbitros i a los efectos del presente contrato, renunciando de la manera mas formal i solemne al derecho que las prácticas, usos internacionales i tratados o convenciones diplomáticas acuerdan a los estranjeros, para invocar la proteccion de los Ministros i Ajentes Diplomáticos i Consu-

Digitized by Google

lares de sus respectivos paises, siempre que se vean vejados o perjudicados por las autoridades del Estado, en cuyo territorio residen; pues es su voluntad ponerse para todos i cada uno de los efectos de este contrato, en cualquier tiempo que se produzcan, a la par de los ciudadanos chilenos, sin que pueda hacer uso de otras prerrogativas, esenciones o derechos que le competen a dichos ciudadanos chilenos; i si de otros derechos o privilijios quiesiere hacer uso conviene desde ahora en que no se le oiga i permita el ejercicio de ellos, facultando a las autoridades de Chile para que hagan valer esta formal renuncia contra las reclamaciones que pudiera entablar por la via diplomática; i para que en consecuencia se escusen de admitirlas i contestarlas como si no se hubieren elevado nunca, o como si despues de elevadas el interesado mismo conviniere voluntariamente en retractarlas. Ud. agregará todas las demas cláusulas para dar mayor validez i perfeccion al contrato, insertando tambien el Decreto Supremo que se menciona en el encabezamiento de esta boleta, que al efecto se le presentará.—Santiago setiembre 14 de 1861.—*Juan Nepomuceno Jara.—Eurique Meiggs.* El decreto citado es el siguiente:

Santiago, setiembre 14 *de* 1861.

En vista de la autorizacion conferida por la lei de esta fecha para proceder a contratar la construccion del ferrocarril de Santiago a Quillota bajo las bases propuestas por don Enrique Meiggs, he acordado i decreto:

Comisiónase al Superintendente del Ferrocarril de Santiago a Quillota don Juan Nepomuceno Jara para que bajo las bases indicadas, proceda a estender i firmar la escritura de contrata sobre la construccion del espresado camino, elijiendo de los términos señalados para la ejecucion de la obra el mas corto, no obstante exijir mayor gasto. El espresado Superintendente respetando las bases aceptadas agregará las demas cláusulas conducentes a determinar con precision las obligaciones que las partes contratantes se imponen i a asegurar la ejecucion de lo estipulado. El Superintendente dará cuenta al Gobierno acompañando copia de la escritura que firmaren.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

Antonio Varas.

Están conformes la boleta i decreto copiados con sus orijinales archivada la primera en la oficina de mi cargo i el Decreto Supremo

22

Digitized by Google

ed la respectiva ofina por donde se libró. Bajo todo lo espuesto i reproduciendo todos i cada uno de los artículos de este contrato i obligándose cada contratante en legal forma al cumplimiento de las obligaciones que contraen, lo otorgaron i firmaron con los testigos don Jose Antonio Aguirre i don Tristan Nieto; de que doi fé.—*Juan Nepomuceno Jara.— Enrique Meiggs.—José Antonio Aguirre.—Tristan Nieto.*—Ante mí.—*Julio Cesar Escala*, Notario público i Conservador.

Pasó ante mí, i en fé de ello lo signo i firmo.—*Julio César Escala*, Notario público i Conservador.

Santiago, setiembre 14 *de* 1861

Vista la nota que precee, decreto:

Aprúebase la contrata celebrada por comision del Gobierno entre el Superintendente del ferrocarril de Santiago a Quillota, don Juan Nepomuceno Jara con don Enrique Meiggs sobre construccion del ferrocarril espresado, segun consta de la escritura pública otorgada en 14 del corriente ante el Notario público i Conservador don Julio César Escala.

Tómese razon, anótese i publíquese.

MONTT.

Antonio Varas

En la ciudad de Santiago de Chile a nueve de noviembre de mil ochocientos sesenta i uno. Ante mí el escribano i testigos comparecieron el señor superintendente del ferrocarril entre Santiago i Quillota don Juan Nepomuceno Jara, por una parte i el contratista para la construccion de dicho camino, don Enrique Meiggs, por la otra: ambos residentes en esta a quienes doi fé conozco i dijieron: que habiendo el Supremo Gobierno, por decreto de treinta del pasado octubre, aprobado i dispuesto se reduzca a escritura pública el convenio celebrado entre los comparecientes con fecha veintinueve del mes indicado, de conformidad con dicha Suprema resolucion, vienen en reducirlo a escritura pública, que es del tenor siguiente:

PRIMERO.

Los pagos que deben hacerse al contratista en obligaciones del Gobierno:

Digitized by Google

1.° Por los dos tercios del valor de los trabajos u obras ejecutadas entre Montenegro. i Santiago, segun la cláusula diez i nueve de la escritura de contrata, fecha 14 de setiembre próximo pasado;

2.° Por el valor de los encargos de ferretería i demas artículos destinados a la construccion del camino, segun la cláusula veinte i una; i

3.° Por los quinientos mil pesos que debe abonarse al contratista en el solo caso de ejecutar i entregar la obra en el término de tres años, segun las cláusulas 7 i 8 de la referida contrata, sin perjuicio de la gratificacion o de la multa estipuladas en la cláusula trece para el caso que el contratista anticipe o demore la entrega del camino respecto del plazo de tres años espresado, se harán en bonos, cuya emision, valor, amortizacion i demas circunstancias, se espresan en los artículos que siguen:

SEGUNDO.

Los bonos serán del valor de quinientos pesos cada uno i numerados en una sola serie de números correlativos en un libro talon, i firmado por el Superintendente del ferrocarril, uno de los Ministros del Tesoro i el Encargado de los fondos destinados a la obra.

TERCERO.

Estos bonos serán firmados i separados del libro talon en el momento de efectuarse los pagos que deben hacerse al contratista. Se levantará una acta de cada pago, la cual será visada i firmada, despues de una inspeccion del libro talon, por el Superintendente i el Encargado de los fondos.

CUARTO.

Los intereses del 6 por ciento anual por los bonos u obligaciones a que se refieren los números 1.° i 2.° del art. 1.°, se pagarán anualmente, comenzando desde el 1.° de junio de mil ochocientos sesenta i tres; i los intereses que ganaren dichos bonos desde su emision hasta el 1.° de junio de mil ochocientos sesenta i dos, se pagarán en esta fecha al contratista. Los intereses de las obligaciones por los quinientos mil pesos a que se refiere el número 3.° del artículo citado, serán pagados cuando llegare el caso, a razon de 3 por ciento, por semestres vencidos, como está convenido en la cláusula once de la referida escritura de contrata.

QUINTO.

La amortizacion se efectuará a razon de 4 por ciento anual sobre los bonos en circulacion, comenzando el 1.° de junio de mil ochocientos sesenta i tres, hasta la completa estincion, sin interrupcion.



SESTO.

Esta amortizacion se verificará convencionalmente o por sorteo, no excediendo de la par, a eleccion del Gobierno, quien tendrá siempre la facultad de anticipar la amortizacion si lo juzga conveniente.

SEPTIMO.

La amortizacion convencional, se efectuará en la forma que se hace la de la deuda interior del 3 por ciento.

OCTAVO.

Cualquiera que sea la forma de la amortizacion, se levantará para constancia un acta que será firmada por el Superintendente i uno de los Ministros del Tesoro.

NOVENO.

El 1.° de diciembre de cada año, los bonos amortizados durante el semestre anterior i que hayan sido previamente inutilizados con el sello de un timbre especial, se confrontarán con los talones i se quemarán en presencia de una comision compuesta del Superintendente, uno de los Ministros del Tesoro i el Escribano de Hacienda. Se levantará un acta de la destruccion de los bonos, lo que se mencionará en el talon de cada uno de ellos i se pondrá en conocimiento del Encargado de los bonos, para que en el libro talon anote la amortizacion.

DECIMO.

El pago de los intereses semestrales será comprobado por el corte de una serie de cupones grabados i numerados en cada bono. En el momento de entregar los bonos al contratista, el empleado encargado de esta operacion separará los cupones correspondientes a los semestres vencidos i hará el descuento de los intereses adquiridos por los bonos durante el semestre corriente hasta el momento de la entrega. La suma que resulte de este descuento, será inscrita como dinero o valor efectivo, el dia del pago de los intereses del año o del semestre corriente, en el *debe* de la cuenta del contratista.

UNDECIMO.

El presente convenio se reducirá a escritura pública si fuere de la aprobacion del Gobierno.—Santiago, octubre veintinueve de mil

Digitized by Google

ochocientos sesenta i uno.—*Juan Nepomuceno Jara.—Enrique Meiggs.*

El Supremo decreto de que al principio se hace mérito, a la letra, es como sigue:

Santiago, *octubre* 30 *de* 1861.

Apruébase el contrato celebrado con fecha 29 del corriente entre el Superintendente del ferrocarril de Quillota a Santiago i don Enrique Meiggs, a que se refiere la nota precedente. Redúzcase a escritura pública i preséntese copia autorizada de ella para que se anote en los libros del Ministerio del Interior.

Tómese razon i comuníquese.

PEREZ.

Manuel Alcalde

Concuerda todo lo inserto con sus orijinales que he tenido a la vista, los cuales devolví al señor Jara para los demas usos que le convengan, de que certifico. En esta virtud los comparecientes cada uno por la parte que le corresponde, otorgan: que formalizan la presente escritura de convenio en el modo i forma que queda redactado en todo lo inserto, lo que reproducen en este lugar, despues de instruidos en su contenido; dándose ademas por espresas i suplidas todas las cláusulas i requisitos que se hubiesen omitido para que no deje de obrar los efectos que se proponen. En su comprobante, así lo otorgaron i firmaron con los testigos que fueron presentes i lo son don Nemoroso Icarte i don Agustin Astudillo, de que doi fé. —*Juan Nepomuceno Jara.—Enrique Meiggs.*—Testigo, *Nemoroso Icarte.*--Testigo, *Agustin Astudillo.*--Ante mí, *Juan Nicolas Silva,* escribano público.

Pasó ante mí, i en fé de ello lo signo i firmo, dando ésta en papel comun por solicitarlo la parte fiscal para quien la doi.--Santiago noviembre once de mil ochocientos sesenta i uno.--*Juan Nicolas Silva,* escribano público i de Hacienda.

Digitized by Google

Digitized by Google

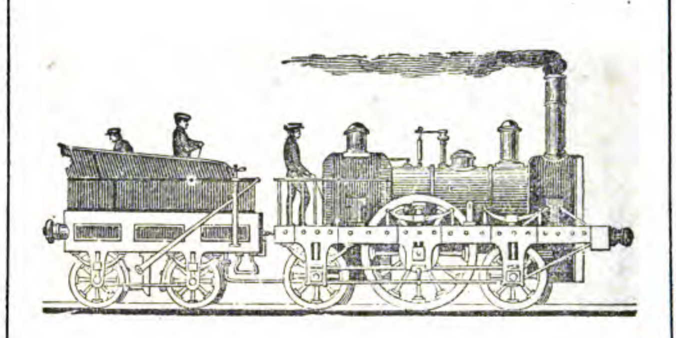
Digitized by Google

Digitized by Google





Digitized by Google



ESTA OBRA SE HALLA A VENTA:

EN SANTIAGO.—Casino de la Filarmónica, Pasaje Búlnes.

Fotografía Mythos, calle de la Bandera, núm. 35.

Almacen de música de don Juan Krausse, calle del Estado.

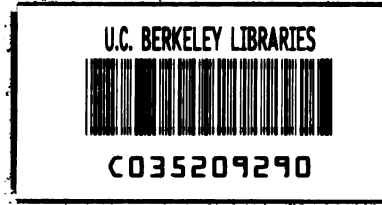
Cigarrería de don Juan Bautista Reyes, plazuela de San-Agustin, i cigarrería de don Rafael Villarroel, calle de la Catedral.

EN VALPARAISO.—Almacen de música de don Augusto Eggeling, plaza del Orden.

Digitized by Google

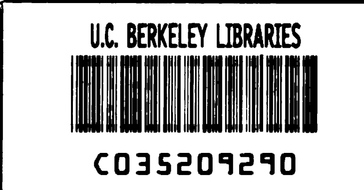
Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google


Digitized by Google